

EDICIÓN ESPECIAL DE LOS CAMPEONES

Mariano Werner

"EN MI ESENCIA NO VALE ESPECULAR"

El bicampeón de TC repasa las claves de su coronación, la determinación frente a los rivales, la razón que le hizo mantener un nivel admirable, los planes para 2022 y cómo volvió a disfrutar de su pasión en familia.

REPORTAJES EXCLUSIVOS: CANDELA (TCP); QUIJADA (TCM); CHANSARD (TCPM); GIANINI (TCPK); MANCUSO (F3 METRO); SANTERO (TN C3) Y ABDALA (TN C2); AZAR (TRV6); VERRIELLO (TR SERIES); MALBRÁN (TR JUNIOR); APECETCHE Y COSTANZO (PROCAR 4000); Y GARGAGLIONE (PROCAR 2000)

ADEMÁS: EL RETIRO DE ORTELLI







04 ARRANCAMOS FUERTE EL AÑO, CON CAUTIVANTES NOTAS A WERNER Y LOS DEMÁS CAMPEONES DEL 2021

STAFF

CRONO es una publicación propiedad de **Crono Producciones SRL**

Director honorario
Angel Enrique de la Fuente

Directora
Aida Fernandes Pereira
(aidafernandesp@yahoo.com.ar)

Redacción
Domingo Camarda

Fotografía
BH y PrensaPro

Community Manager
Paula F. de la Fuente

Arte, Diseño y Diagramación
Victoria Marra

Producción Comercial y Publicitaria
Crono Producciones S.R.L
Cel: 011 15 4970-2867

Asesoría Legal y Jurídica
Dra. Claudia Capó

Redacción y Oficina comercial
Tel: 011 4645-0272
grupocrono@yahoo.com.ar



"DISFRUTÉ CO

El entrerriano repasa con pormenorizado deta
las sensaciones vividas antes, durante y de

MARIANO WERNER

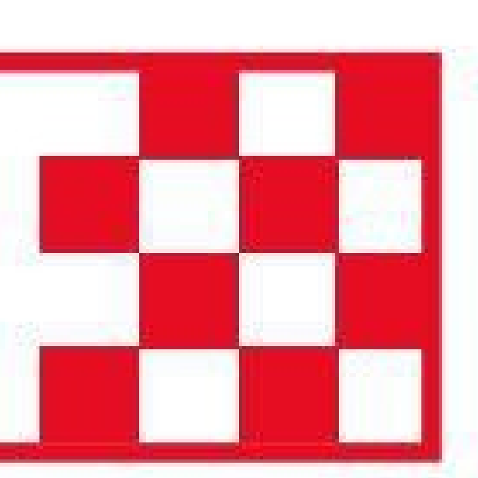


OMO NUNCA"

lle cómo llegó a ganar un nuevo título y cuenta
espués del ajustado desenlace en Villicum.



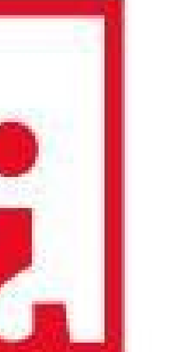
MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2021



TEXTO: D.C. | FOTOS: BH



La foto que tanto deseaba y pudo cumplir: esa del festejo junto a sus hijos Salvador y Rafael.



–¿Hubo un rival a medida durante el año?

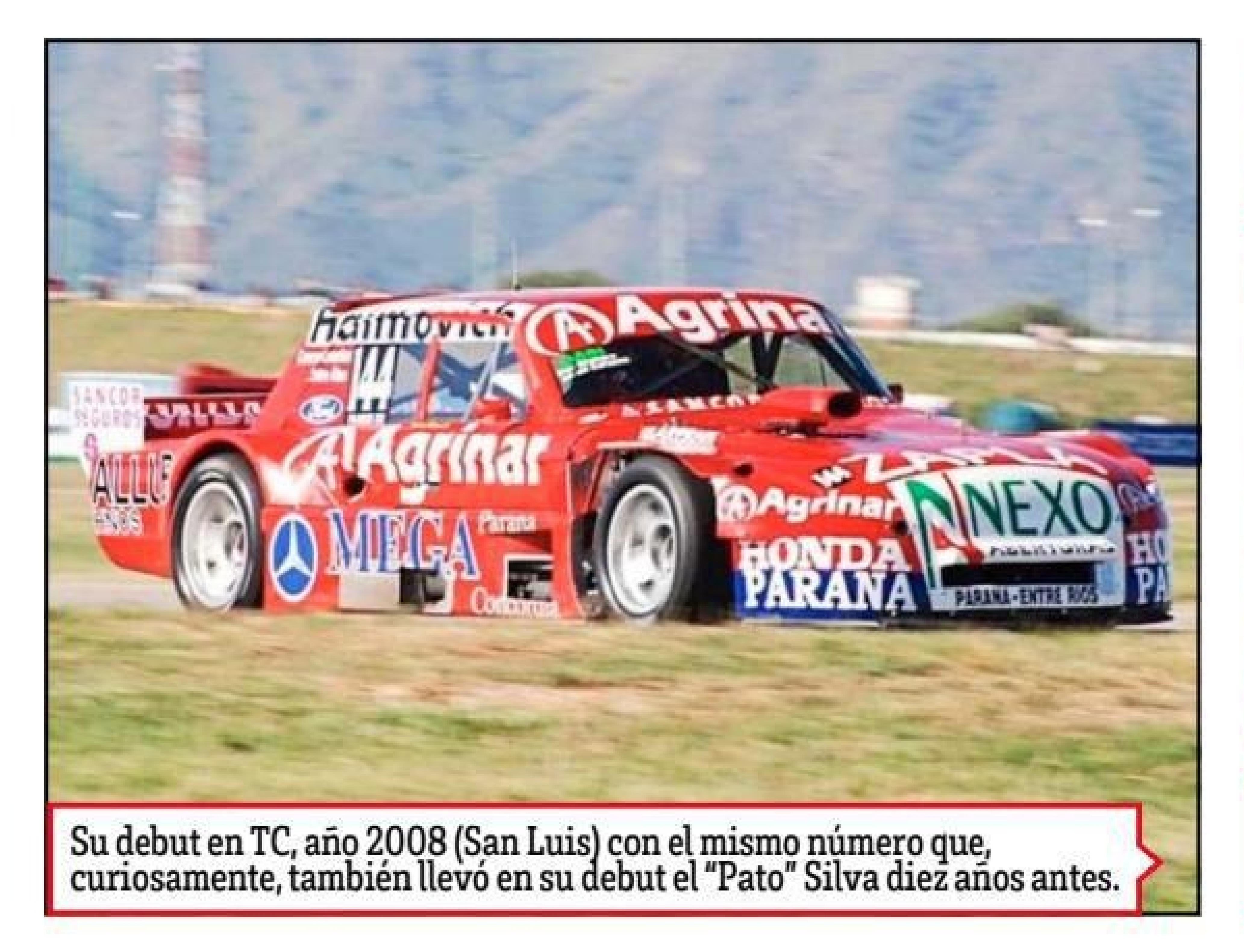
–Ni hablar. El TC siempre te sorprende hasta lo último. Pensábamos que Agustín Canapino era el que marcaba el camino y, de hecho, lo hizo al imponerse en la Etapa Regular. Veíamos también que no lo había hecho solo con funcionamiento, sino con una excelente regularidad. Pero el TC siempre está evolucionando y, muchas veces, después de una carrera, las posibilidades se emparejan.

Mariano dice que después de algunas fechas hay un *"barajar y dar de nuevo"*. Esto significa no descuidarse y mantener un ojo atento a los rivales de turno. *"En nuestro caso, teníamos un muy buen funcionamiento y, por ahí nos faltaba un poco de regularidad. Había que encontrar el detalle final del auto en algunas pistas pero, bueno, nunca descartamos a nadie. Además sabíamos que Mauricio Lambiris tenía un gran nivel, que 'Josito' apareció en un momento más fuerte que en otros, lo mismo que Julián Santero, y por supuesto no nos descuidarnos nunca de Agustín, por el nivel que muestra habitualmente y lo que ha ganado en los últimos años. Más allá de que estaba cortado en la punta del campeonato durante la primera etapa, siempre nos fijamos en él y los otros rivales"*, repasa.

Conoce la parte mecánica de su auto y adapta la buena potencia del motor para generar la mejor puesta a punto posible y redondear un auto competitivo, sin perder detalles de sus rivales: *"Me gusta analizar el desempeño de todos. En su momento, el conjunto de Canapino era inalcanzable, pero trabajamos fuerte para evolucionar. Para mí, no hay resultados sin esfuerzo. Por eso siempre hablo de pasión, porque mi equipo está integrado por gente que realiza verdaderos sacrificios"*.

–Al final se lo terminaste ganando a Lambiris, que hasta la última fecha no estaba entre los candidatos más firmes.

–Sí, bueno, encima le faltaba el triunfo y casi lo logra. Por eso siempre decimos que hay que llegar, sumar puntos y que los kilos de las victorias duelen. El mejor plan, para mí, es ser regular durante el año y ganar la última carrera. Pero no es fácil vencer en


Su debut en TC, año 2008 (San Luis) con el mismo número que, curiosamente, también llevó en su debut el "Pato" Silva diez años antes.


El saludo respetuoso de su más empinado rival en pista por quedarse con el título, Lambiris. A ellos se suma el novel ganador de San Juan, Todino.

el TC así que, imagínate, es muy arriesgado apostar todo a una carrera. Es extremadamente difícil.



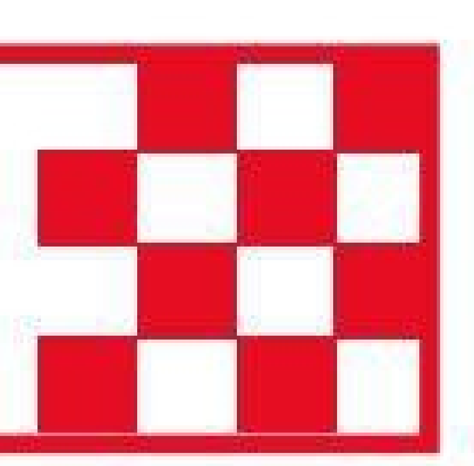
–¿Esperabas que el fin de semana de tu consagración fuera menos complicado?

–Sabíamos que los 50 kilos de lastre iban a resultar problemáticos con respecto a Lambiris, y más en una pista como la sanjuanina. Tuvimos que superar dos momentos dramáticos. El primero en la serie, con "Josito" Di Palma, cuando se engancharon los autos y se levantó la trompa del mío: temía que se saliera. Ahí sentí algunas sensaciones de que todo podía terminar de la peor manera. Luego, en la final, se engancharon el auto de Canapino con el mío y algo se rompió, por lo que sabía perfectamente que en caso de abandono me quedaba sin chances de retener el título si Lambiris ganaba la carrera.

SIN ESPECULACIONES

Fue el que más victorias obtuvo a lo largo del torneo (cuatro) y sus rivales lo obligaron a poner todo su esfuerzo hasta la última vuelta del año. *"Mirá, en mi vida nunca he especulado. No va eso con mis genes. Esa es mi manera de ver este deporte. Probablemente, al final de este año, te pueda decir lo mismo o quizás no. Pero estás obligado a dar todo por un montón de circunstancias. ¿Imaginemos que lo dejo ganar a un Chevrolet? ¡Se-*

"La categoría está pasando por un gran momento deportivo y los rivales son muy difíciles, incluso algunos chicos jóvenes que vienen avanzando fuerte".



TC MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2021

Más que merecida su conquista: en 250 carreras subió 47 veces al podio, festejó 19 victorias en finales, 50 en series y marcó 25 poles. A partir del próximo 13/02 comenzará a defender nuevamente el título.



"Hacía mucho, mucho tiempo que no disfrutaba así del automovilismo, con tanta pasión; creo que desde la muerte de mi hermano Gabriel".

ría una locura! Además, no podés privarte de estar en las principales líneas de los portales de las revistas, los diarios y en redes sociales. Me cuesta mucho poder correr, conseguir los sponsors. El piloto debe retribuirles su esfuerzo con los resultados".

-¿Era injusto si perdías el título?
-No, porque las reglas del juego son así. De hecho, después de la carrera de La Pampa, todos me decían "Sos campeón". ¿Sabés los nervios que tenía? Porque sé cómo es el automovilismo. No podés dar nada por hecho antes de que esté confirmada la clasificación.

EL ROL DEL "GURÍ" Y LOS MECÁNICOS DE MARIANO

La base del equipo campeón fue la del año 2020, la misma que había formado junto a los hermanos Occhionero más el aporte de la estructura del DTA y posteriormente del Azul Sport Team. Pero en el medio, hubo un cambio de equipo para afrontar el 2021: *"Los mecánicos son los mismos y la integración del grupo ayudó a que pudieran adaptarse rápidamente a cada nuevo lugar y lograron armar el auto nuevo en un mes. Increíble. En los motores tuvo continuidad "Rody" Agut, con su mismo grupo de trabajo y eso me dio tranquilidad. Había que armar nuevamente un rompecabezas y sabía que debía tenerlo listo en poco tiempo. Me gusta estructurar buenos conjuntos para tener siempre obligaciones y sentirme incentivado".*

El hecho de mantener el motorista casi en exclusividad fue una de las claves: *"Sí, cuando en el 2020 pasó lo de la separación del equipo, decidimos continuar juntos. Estoy muy agradecido con los Occhionero, porque de otra forma no habría podido correr. De hecho, tuvo mucho que ver en ganar aquel campeonato, porque bancó a los chicos en la cuarentena y afrontó situaciones que por ahí, otra persona, no lo hubiera hecho. Pero entendía que estaba en medio de un problema que, en un punto, era ajeno a mí. La verdad, yo no veía mal lo que él buscaba, pero seguí adelante con "Rody" porque no podía dejar de lado a la gente que había estado horas sin dormir por un campeonato".*

-¿Pensabas mudar el taller a otra ciudad, pero decidiste quedarte un año más en Paraná por pedido de tus mecánicos?
-Exacto. No sigo dentro de la estructura del "Gurí" Martínez. Le estoy muy agradecido, de hecho nos

En 2021 se impuso cuatro veces con el Falcon del Fadel Gurí Martínez Competición. La corona llegó con contundencia y, un poco menos, de regularidad.









EQUIPO ORIGINAL AUTOMOTRIZ



AVANZA CON LA TECNOLOGIA

AVANÇA COM A TECNOLOGIA

ADVANCES WITH THE TECHNOLOGY



FS340G
ALTA TEMPERATURA GRIS

▶ RESISTE HASTA 340°C

▶ SIN SOLVENTE

Formador de Junta Fuida

LOS GRANDES PREPARADORES DEL TC COMO : RODY AGUT - JOHNNY LABORITO Y MUCHOS OTROS FS340G ES UNA PIEZA MAS DENTRO DEL MOTOR DE UN CAMPEON

-Altas propiedades mecanicas a altas temperaturas

-Resistente a fluidos





SEGUINOS:



Juntas Ciccarelli



@juntaciccarelli



Juntas Ciccarelli





dejó ensayar en el rodillo todo el año pasado y nos brindó toda su logística. Para mí, fue un orgullo poder ganar un título con él, sobre todo después del que se nos había escapado en 2010 por muy poco.

–¿Por qué no seguiste con su equipo?
–Porque los objetivos, por más buena voluntad que haya, a veces se contraponen. Ambos compartimos los mismos valores pero, actualmente, él comanda un equipo y busca lo mejor en función de eso; y yo busco lo mejor en función de piloto. Me gusta mucho lo exclusivo, entendiendo que, además, existe la posibilidad de que los integrantes de mi equipo puedan atender otro auto.

UNA PASIÓN SIN LÍMITES

–¿Qué es el automovilismo?
–Para mí es todo, porque me enseñó mucho desde muy chico. Me tocó un poco ser responsable y resolver los problemas que surgen cuando gestionas tu equipo, la relación con los que aportan las publicidades y también muchas veces estar resolviendo la parte económica. Es que no resulta sencillo tener tantas personas para un solo auto y estoy abierto a la posibilidad de que puedan trabajar con otro piloto. No estoy en un puesto como el que puede haber en otras estructuras, donde hay un responsable que afronta el pago porque, en este aspecto, yo soy piloto, y me manejo igual que mis colegas.

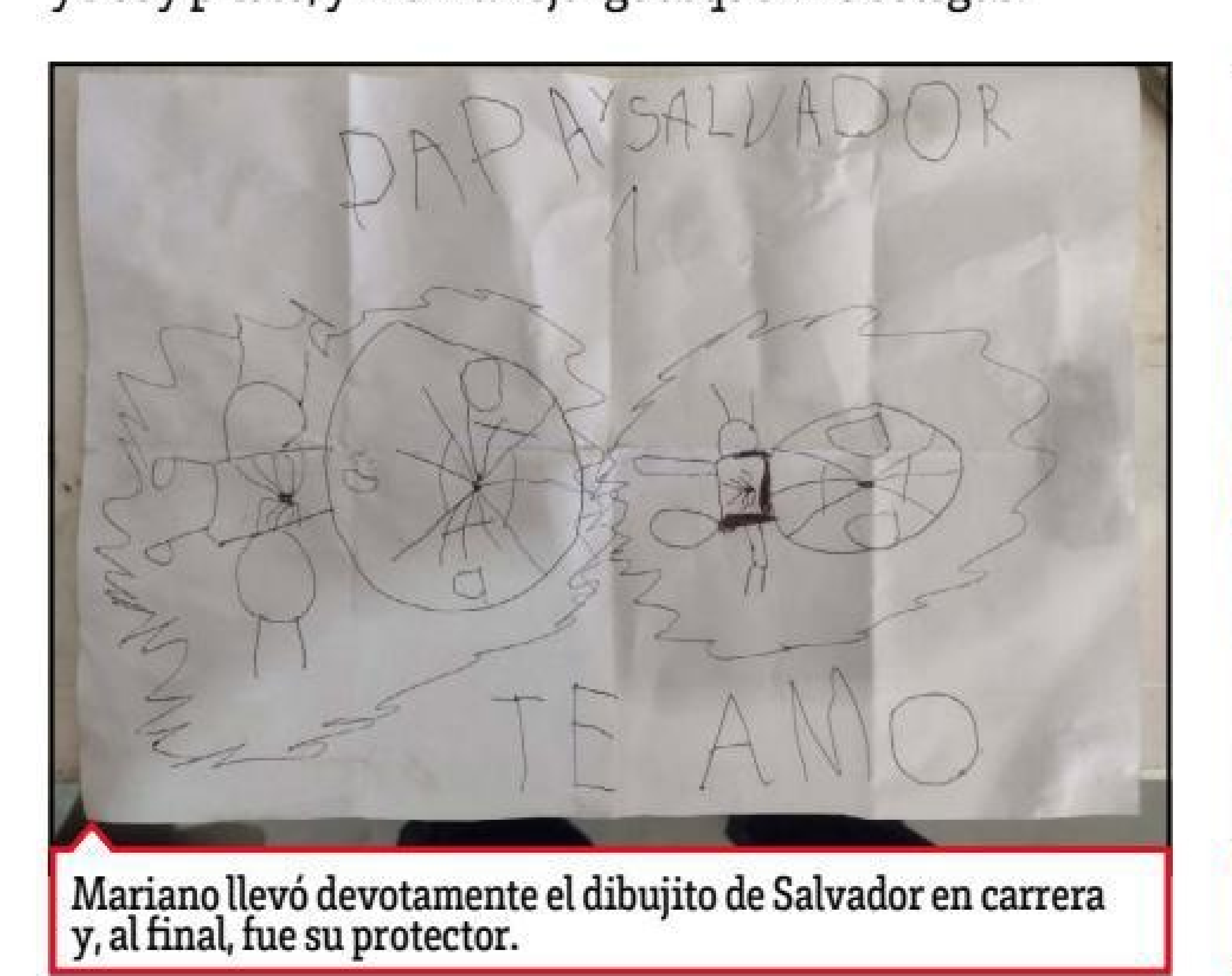
"Hay una confianza muy estrecha con el grupo y ojalá estemos mucho tiempo más. Me nombran a mí pero al auto no se le cayó una tuerca en todo el año".

–En un momento comentaste que no te gustaba demasiado tener que buscar nuevas publicidades para el auto.
–Con los sponsors no siento que actualmente me ata un compromiso por obligación, al contrario, disfruto visitarlos y voy a verlos con muchas ganas. La pasamos bien compartiendo almuerzos o cenas y conversando sobre mecánica o carreras. Tal vez me refería a los primeros tiempos, o cuando se está ante una situación límite de tener que salir a buscar nuevos apoyos. Ahí no es tan simple, entran a jugar los nervios y nos pasa a casi todos los pilotos.

–¿Las carreras se ganan en el taller o en la pista?
–Nooo, creo que se ganan en un ochenta por ciento durante los veintiún días de trabajo en el taller. Después, hay pequeñas cosas que se ponen a punto que pueden definir a favor o en contra. Hay situaciones que no las maneja nadie y se necesita un poco de suerte.

WERNER EN LA INTIMIDAD

Debutó en TC al inicio de 2008 y debió aguardar



Mariano llevó devotamente el dibujito de Salvador en carrera y, al final, fue su protector.



¡Tanto le jugaron en las apuestas, que salió el "1" a la cabeza dos años consecutivos!

13 años para consagrarse. Eso sí, por partida doble: en 2020 y 2021. Esta última corona tuvo un sabor especial por ser la que pudo disfrutar con su familia en el Autódromo de Villicum.

-¿Qué tan importante son ellos? ¿Por qué les pediste que fueran a la última carrera?

-Son esas sensaciones o emociones internas que se tienen aunque no sabés bien porqué pasan. Es difícil analizarlas desde la parte racional. A veces no querés exponerlos frente a una definición tan importante porque puede pasar que las cosas no se den a favor. Siempre está ese temor pero, en el fondo, me sentía seguro y, pese a los nervios, en el caso de coronarme, quería tenerlos cerca para disfrutar junto a ellos un momento tan importante de mi vida. Fue una gran emoción después de un gran trabajo durante todo el año y quise que estuvieran. ¿Si no, cuándo? Imaginate, no es fácil ganar una carrera, menos un campeonato y ni que hablar dos...

Al final, Mariano se trepó al podio y recibió la copa con Salvador, de 4 años y Rafael, de 2. Una foto soñada, ya que los chicos y Micaela, su esposa, no lo acompañan a todas las carreres. Es que Mariano es muy obsesivo con su trabajo durante el fin de semana y siente algo de culpa por no poder dedicarles tiempo suficiente en el autódromo. *"La verdad es que, si se daba el título, quería festejarlo con ellos arriba del podio"*, reafirma.

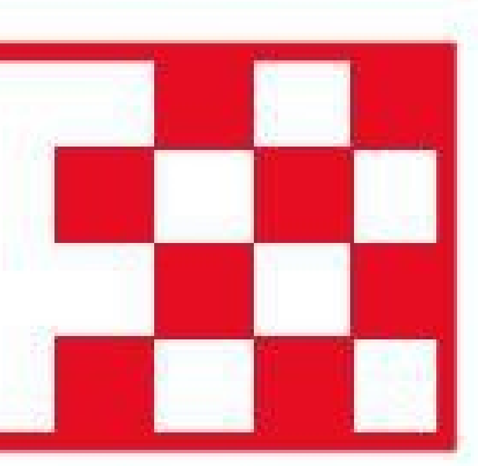


De regreso a casa, Mariano (33 años) fue recibido con el mismo despliegue y calor que los hinchas fanáticos ya le habían profesado el 2020.


Orgulloso, en la coronación de los premios Olimpia, con el ganador de la terna automovilística, José María "Pechito" López.



MARIANO WERNER
CAMPEÓN 2021



En todos los frentes: con el Vento venció en la 4° fecha y terminó 13° en el torneo de la Clase Tres del Turismo Nacional; en la división TC Pick Up se alzó con el subcampeonato tras un memorable mano a mano con Gianini.





Debutó en Fórmula Renault en el año 2005 y obtuvo dos veces el campeonato junto a su hermano Gabriel.



Micaela, Rafael, Salvador y papá, celebraron las fiestas en paz y muy unidos en la intimidad del hogar.



Año nuevo, taller nuevo: Mariano con su plantel de incondicionales mecánicos y Rodrigo Lugón, que correrá en TC Pista el Falcon campeón de TC, bajo esa estructura.

"RODY" AGUT SOBRE WERNER: "ESTÁ EN TODOS LOS DETALLES Y DEFINE ÉL"

El motorista de Mariano expresó con mucha exactitud las cualidades que le permitieron volver a coronarse en TC: *"Por mi taller pasaron varios buenos pilotos, pero este chico tiene la particularidad de poner a punto su auto. Él hace también de chasista y tiene un grupo de gente con el que se entiende a la perfección. Su equipo le suma muchísima información pero el que resuelve es él. Está en todos los detalles y es quien define cómo el auto sale a pista. Además, le alcanza con dar una vuelta para darse cuenta de lo que anda bien o no, y es capaz de descifrar todos los ruidos. Da gusto trabajar con un piloto de este potencial, porque te termina simplificando mucho el trabajo final. Pone al Ford adelante cuando a otros, en la misma situación, les lleva mucho más tiempo".*



"En TC Pick Up soy piloto de Toyota, pero en TC necesito de los sponsors para correr".

–¿Cómo son tus momentos de descanso, fuera de la actividad?

–Me gusta ir mucho con los nenes y Micaela a una casa quinta en Paraná, donde los chicos juegan al aire libre, comemos algunos asados y después salimos a correr y disfrutamos de la pileta.

EL TC, CARRERA POR CARRERA

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: ACTC

1° FECHA / LA PLATA / 20 Y 21 DE FEBRERO

EN EL NOMBRE DEL PADRE

Agustín Canapino emocionó a propios y extraños con el triunfo en la apertura del año, cuando el fallecimiento de Alberto, genio del TC, todavía pegaba fuerte. El "Titán", quien corrió porque "mi viejo no hubiese querido otra cosa", según contó, dominó todo el fin de semana, con pole position, serie y final al mando del Chevrolet atendido por la Squadra Canapino, con Guillermo Cruzzetti a la cabeza técnica, y Lucas Alonso como preparador del impulsor. Luis José Di Palma, en su presentación con Ford tras regresar al Maquin Parts, le dio pelea pero no pudo superar a su coterráneo y se conformó con el sitio de escolta. Esteban Gini completó el 2-3 de la escuadra de Venado Tuerto con el Torino.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Canapino, Agustín		34:06.469
2°	Di Palma, Luis José	a	0.718
3°	Gini, Esteban	a	1.147
4°	Todino, Germán	a	2.540
5°	Ledesma, Christian	a	3.099
6°	Lambiris, Mauricio	a	4.101
7°	Landa, Marcos	a	4.472
8°	Mazzacane, Gastón	a	5.479
9°	Santero, Julián	a	6.397
10°	Ponce de León, G.	a	9.669
11°	Moriatis, Emanuel	a	9.763
12°	Castellano, Jonatan	a	10.207
13°	Werner, Mariano	a	10.410
14°	De Benedictis, Juan B.	a	12.994
15°	Agrelo, Marcelo	a	13.141

2° FECHA / BUENOS AIRES / 06 Y 07 DE MARZO

BUEN ESTRENO DE MANU

A principios de año, José Manuel Urcera armó una estructura propia, con la asistencia del Alifraco Sport en el Chevrolet, los ingenieros Luciano Monti y Braian Kissling en la parte técnica e Iván Bondaruk en los motores. Y la jugada personal le dio sus frutos en la segunda en el "Gálvez", porque después de aprovechar un toque entre Mariano Werner y Canapino cuando peleaban por el liderazgo de la carrera, el rionegrino tomó la punta y se encaminó hacia su cuarta victoria en la categoría, segunda consecutiva en el trazado porteño. El campeón abandonó tras el toque con el arrecifeño, quien finalizó cuarto, detrás de Juan Martín Trucco y Juan Pablo Gianini.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Urcera, José Manuel		43:30.544
2°	Trucco, Juan Martín	a	0.982
3°	Gianini, Juan Pablo	a	6.392
4°	Canapino, Agustín	a	6.864
5°	Pernía, Leonel	a	7.119
6°	Lambiris, Mauricio	a	7.261
7°	Landa, Marcos	a	7.521
8°	Mangoni, Santiago	a	9.772
9°	Ledesma, Christian	a	10.385
10°	Ponce de León, Gabriel	a	11.065
11°	Gini, Esteban	a	11.066
12°	Spataro, Emiliano	a	12.233
13°	Ponte, Martín	a	12.899
14°	Bonelli, Nicolás	a	14.518
15°	Ardusso, Facundo	a	15.206

3° FECHA / SAN NICOLÁS / 27 Y 28 DE MARZO

NADIE LO PARÓ AL CAMPEÓN

El desafío de Werner en 2021 fue fuerte, porque después de desvincularse del Memo Corse, escuadra con la que se consagró campeón, llegó a la estructura del "Gurí" Martínez con un auto nuevo y toda la incertidumbre de cómo iba a funcionar. Pero solamente un par de salidas a pista le bastó para estar de nuevo al frente y en la tercera cita, en el dibujo nicoleño, donde siempre funcionó bien, el entrerriano fue inalcanzable. Marcó la pole, siendo seis décimas más veloz que su ex compañero Julián Santero, en la serie se impuso con autoridad y, en la final, luchó con Gianini en los primeros metros y, cuando el saltense se retrasó, Canapino no le pudo dar alcance al Ford con el 1 en los laterales. Jonatan Castellano completó el podio.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		29:49.290
2°	Canapino, Agustín	a	2.062
3°	Castellano, Jonatan	a	2.530
4°	Di Palma, Luis José	a	3.088
5°	Agrelo, Marcelo	a	5.083
6°	Gianini, Juan Pablo	a	6.446
7°	Costanzo, Pablo	a	10.442
8°	Jakos, Andrés	a	12.549
9°	Santero, Julián	a	13.221
10°	Ardusso, Facundo	a	28.689
11°	Pernía, Leonel	a	29.069
12°	Benvenuti, Juan Cruz	a	29.825
13°	Landa, Marcos	a	30.739
14°	Della Motta, Facundo	a	31.142
15°	Gini, Esteban	a	32.674

››› **4° FECHA / C. DEL URUGUAY / 17 Y 18 DE ABRIL**

EXPRIMIÓ LA NARANJA AL MÁXIMO

Dominó los dos entrenamientos, estableció la pole position, ganó la serie más veloz y conquistó la final en el trazado entrerriano. Tan contundente como ilusionante fue el triunfo de Castellano con el Dodge preparado por su equipo, con la mano de Sebastián Prósperi en el chasis y de Eduardo Triviño y José Villar en la planta impulsora que, en Concepción, no tuvo rivales. Solo Diego Ciantini se le plantó al de Lobería, pero un error del balcarceño, cuando lideraba y saboreaba su primer éxito en TC, le devolvió la punta al "Pinchito", quien se candidateó para el campeonato. Canapino, otra vez en el podio – tercero de cuatro -, se consolidaba en la cima del certamen.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Castellano, Jonatan		32:14.552
2°	Ciantini, Diego	a	0.504
3°	Canapino, Agustín	a	1.931
4°	Ardusso, Facundo	a	2.383
5°	Lambiris, Mauricio	a	3.448
6°	Moriatis, Emanuel	a	3.749
7°	Gianini, Juan Pablo	a	4.015
8°	Trucco, Juan Martín	a	4.427
9°	Landa, Marcos	a	4.748
10°	Santero, Julián	a	5.741
11°	Di Palma, Luis José	a	7.009
12°	De Benedictis, Juan B.	a	7.581
13°	Agrelo, Marcelo	a	8.177
14°	Bonelli, Nicolás	a	8.818
15°	Costanzo, Pablo	a	9.660

››› **5° FECHA / PARANÁ / 08 Y 09 DE MAYO**

LO TOREÓ SOBRE EL FINAL

Werner era el favorito para ganar en "su casa". Hizo la pole (y récord del circuito), venció en la serie más rápida y aguantó los ataques de Canapino en los primeros momentos de la competencia. Sin embargo, Juan Cruz Benvenuti fue avanzando de a poco desde el quinto puesto; se metió tercero al dar cuenta de Facundo Ardusso y cuando promediaba la prueba, pasó a Canapino, quien padeció el pinchazo de un neumático y tuvo que ingresar a boxes. Dos Pace Car (uno por un despiste de Ayrton Londero y el otro por un toque entre Martín Ponte y Carlos Okulovich) bajaron los decibeles, pero en la última vuelta, cuando se relanzó, el neuquino se tiró por afuera, aguantó, aceleró mejor que el local y logró el triunfo.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Benvenuti, Juan Cruz		37:15.238
2°	Werner, Mariano	a	0.101
3°	Ardusso, Facundo	a	0.674
4°	Di Palma, Luis José	a	1.077
5°	Pernía, Leonel	a	1.403
6°	Todino, Germán	a	1.609
7°	De Benedictis, Juan B.	a	2.043
8°	Gini, Esteban	a	2.847
9°	Trosset, Nicolás	a	3.134
10°	Agrelo, Marcelo	a	3.577
11°	Mazzacane, Gastón	a	3.890
12°	Moriatis, Emanuel	a	4.250
13°	Ponce de León, G.	a	4.744
14°	Gianini, Juan Pablo	a	5.117
15°	Cotignola, Nicolás	a	5.624

››› **6° FECHA / SAN NICOLÁS II / 19 Y 20 DE JUNIO**

PEGÓ EL SORPASSO

Tal como ocurrió en Entre Ríos, Werner se puso el traje de candidato de entrada. Fue el más veloz en el ensayo, sumó una nueva pole (también con récord de circuito) y ganó la primera serie, tras horas después de la hora prevista por una densa niebla que retrasó la actividad. Santero partió a su lado en la final y parecía que el entrerriano se iba a anotar un nuevo halago en el trazado nicoleño. Pero el mendocino sorprendió. A la salida de la segunda curva, salió pegado al campeón con el Ford del Memo Corse, dobló pero con otro radio, aceleró antes en la recta opuesta y le ganó la cuerda para quedar adelante. Después tuvo que aguantar los embates de Werner, pero alcanzó la victoria con autoridad. Mauricio Lambiris llegó 3º.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Santero, Julián		29:48.045
2°	Werner, Mariano	a	0.468
3°	Lambiris, Mauricio	a	2.635
4°	Castellano, Jonatan	a	3.529
5°	Gianini, Juan Pablo	a	4.065
6°	Mazzacane, Gastón	a	7.424
7°	Canapino, Agustín	a	7.464
8°	Ledesma, Christian	a	8.164
9°	Landa, Marcos	a	11.748
10°	Pernía, Leonel	a	13.992
11°	Di Palma, Luis José	a	14.536
12°	Benvenuti, Juan Cruz	a	15.517
13°	Catalán Magni, Juan T.	a	21.639
14°	Londero, Ayrton	a	22.232
15°	Jakos, Andrés	a	24.518

7° FECHA / CONCORDIA / 10 Y 11 DE JULIO

PESÓ LA EXPERIENCIA

En quizás la mejor carrera del año, Christian Ledesma logró el 25º halago en su 352ª carrera dentro del TC. Werner abandonó en el inicio, tras un toque con Gastón Mazzacane, cuando peleaban por el sexto puesto, detrás del marplatense. Adelante, marchaban Di Palma, Urcera, Gini y Ciantini. Pero en un relanzamiento, Urcera tocó a Gini, quien ingresó en trompo, y Ledesma y Santero aprovecharon para colocarse como escoltas, aunque el Auto de Seguridad otra vez entró en acción. En el reinicio, Santero superó a Ledesma y fue a la caza de "Josito", se tiró en una variante y las máquinas se rozaron. Urcera pasó a Ledesma sobre el final, pero lo sancionaron por el toque con Gini y el campeón 2007 festejó, seguido por Leonel Pernía y Emanuel Moriatis.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Ledesma, Christian		43:36.871
2°	Pernía, Leonel	a	1.016
3°	Moriatis, Emanuel	a	1.456
4°	De Benedictis, Juan B.	a	1.457
5°	Ciantini, Diego	a	3.050
6°	Londero, Ayrton	a	3.323
7°	Bonelli, Nicolás	a	3.362
8°	Agrelo, Marcelo	a	3.509
9°	Benvenuti, Juan Cruz	a	3.839
10°	Lambiris, Mauricio	a	4.358
11°	Catalán Magni, Juan T.	a	4.729
12°	Ruggiero, Alan	a	5.111
13°	Ardusso, Facundo	a	5.670
14°	Trosset, Nicolás	a	5.924
15°	Canapino, Agustín	a	6.196

8° FECHA / SAN JUAN / 31 DE JULIO Y 01 DE AGOSTO

EL "RAYO" BRILLO EN EL DESAFÍO

En la primera de las dos presentaciones consecutivas en "El Villicum", escenario del "Desafío de las Estrellas", Mazzacane alcanzó su primera victoria en TC con el Chevrolet del equipo Coiro Dole Racing. El platense, a quien le costó 168 carreras para celebrar en lo más alto del podio, fue declarado ganador dos horas después de la bandera de cuadros, la que recibió en primer término a Valentín Aguirre. El arrecifeño había aparecido arriba de todo en el clasificador después de la segunda pasada de las máquinas por boxes pero, ante el reclamo, los Comisarios analizaron las imágenes y se hicieron cargo del "error" cometido. Marcos Landa consiguió su primer podio y Alan Ruggiero lo completó.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Mazzacane, Gastón		01:16:35.083
2°	Landa, Marcos	a	1.408
3°	Ruggiero, Alan	a	3.182
4°	Trucco, Juan Martín	a	3.937
5°	Canapino, Agustín	a	4.354
6°	Ardusso, Facundo	a	4.756
7°	Lambiris, Mauricio	a	5.195
8°	Alaux, Sergio	a	5.563
9°	Benvenuti, Juan Cruz	a	6.196
10°	Rodríguez, Matías	a	7.299
11°	Urcera, José Manuel	a	7.608
12°	Bonelli, Nicolás	a	7.634
13°	Fontana, Norberto	a	8.471
14°	Ortelli, Guillermo	a	8.783
15°	Londero, Ayrton	a	8.816

9° FECHA / SAN JUAN II / 07 Y 08 DE AGOSTO

UN TRIUNFO OVALADO

En su carrera 150, Di Palma consiguió su séptima conquista en TC y la primera con Ford, una apuesta que hizo a principio de temporada y que el Maquin Parts contribuyó para darle continuidad al proyecto. Santero, quien volvía después de una fecha de suspensión por el toque con Di Palma en Concordia, era el favorito tras adjudicarse la pole, y si bien "Josito" fue el vencedor de la serie más veloz, el mendocino largó mejor en la final y se metió adelante del pelotón. Sin embargo, el pinchazo de una goma retrasó al cuyano y el de Arrecifes soportó los ataques de Gianini, que a su vez aguantó a Canapino, rápido con el Chevrolet pero quien quería el tercer puesto para asegurarse la Etapa Regular.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Di Palma, Luis José		35:26.915
2°	Gianini, Juan Pablo	a	0.350
3°	Canapino, Agustín	a	0.824
4°	Castellano, Jonatan	a	1.417
5°	Todino, Germán	a	2.947
6°	Urcera, José Manuel	a	11.795
7°	Aguirre, Valentín	a	12.049
8°	Werner, Mariano	a	12.513
9°	Landa, Marcos	a	13.213
10°	Trosset, Nicolás	a	13.549
11°	Moriatis, Emanuel	a	21.078
12°	De Benedictis, Juan B.	a	21.723
13°	Trucco, Juan Martín	a	24.239
14°	Mangoni, Santiago	a	28.217
15°	Agrelo, Marcelo	a	28.387

10° FECHA / POSADAS / 21 Y 22 DE AGOSTO

EL AGUANTE DEL CAMPEÓN

Werner, quien cumplió 200 presencias en el Litoral, obtuvo su segundo triunfo del año pero le costó, porque Mazzacane, con un contundente Chevrolet, no le dio respiro y lo azotó durante las 20 vueltas de la prueba. Si bien la carrera fue lineal para los espectadores, los protagonistas la sufrieron y llegaron exhaustos a la zona de boxes. "Me corrió hasta debajo de la cama", exclamó el campeón, extenuado, ante el esfuerzo. Lambiris terminó tercero y fue uno de los 12 que ingresaron a la Copa de Oro. Los otros fueron Canapino - ganador de la Etapa Regular -, Werner, Ardusso, Pernía, Castellano, Mazzacane, Marcelo Agrelo, Gianini, Di Palma, Landa y Juan Bautista De Benedictis.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		36:01.552
2°	Mazzacane, Gastón	a	0.411
3°	Lambiris, Mauricio	a	5.595
4°	De Benedictis, Juan B.	a	7.930
5°	Ardusso, Facundo	a	9.472
6°	Gianini, Juan Pablo	a	9.933
7°	Moriatis, Emanuel	a	12.526
8°	Trosset, Nicolás	a	13.113
9°	Gini, Esteban	a	13.188
10°	Pernia, Leonel	a	17.292
11°	Landa, Marcos	a	17.671
12°	Okulovich, Carlos	a	18.115
13°	Di Palma, Luis José	a	19.684
14°	Aguirre, Valentín	a	19.966
15°	Trucco, Juan Martín	a	20.470

11° FECHA / RAFAELA / 10 Y 11 DE SEPTIEMBRE

LEDESMA POR KO TÉCNICO

Urcera, Nicolás Bonelli y Ledesma celebraron en el podio rafaelino luego de una atractiva carrera de sábado por la tarde (se adelantó el cronograma por las PASO Legislativas). Urcera se impuso luego de pelear con De Benedictis en el inicio – el motor del Ford explotó en la tercera vuelta -, y de tener a Bonelli y Ledesma a tiro en el resto de las rondas. Pero tres horas después, el Departamento Técnico excluyó a Urcera, por anomalías en el perfil de las levas de escape, y a Bonelli, por compresión, y el marplatense se perfilaba como uno de los mejores de los "3 del último minuto", además de quedar como líder "virtual" de la Copa de Oro, ya que Ardusso, 2º con el Chevrolet del JP, se colocaba al frente del Play Off pero sin el triunfo. Nicolás Trosset completó el terceto de adelante.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Ledesma, Christian		29:42.745
2°	Ardusso, Facundo	a	3.105
3°	Trosset, Nicolás	a	4.118
4°	Trucco, Juan Martín	a	4.410
5°	Mangoni, Santiago	a	6.332
6°	Gianini, Juan Pablo	a	12.881
7°	Ruggiero, Alan	a	14.285
8°	Todino, Germán	a	16.514
9°	Ciantini, Diego	a	17.292
10°	Fontana, Norberto	a	20.580
11°	Ferrante, Gastón	a	21.279
12°	Pernía, Leonel	a	23.726
13°	Benvenuti, Juan Cruz	a	31.491
14°	Lambiris, Mauricio	a	34.213
15°	Agrelo, Marcelo	a	35.899

12° FECHA / SAN LUIS / 02 Y 03 DE OCTUBRE

DUELO DE PESOS PESADOS

Werner y Canapino, como en las últimas temporadas, se encontraron nuevamente en pista en el "Rosendo Hernández" puntano. Santero se había quedado con la pole, pero como rompió el motor en el ensayo, cayó al 16º lugar, por lo que Ciantini se ubicó primero y Werner detrás. En la segunda serie, el entrerriano largó con Canapino al lado, quien le birló el liderazgo por unos instantes, pero el campeón se recuperó y se llevó el parcial. En la final, Canapino superó a De Benedictis y Ciantini, quedando como escolta de Werner en la final, y si bien intentó destronarlo, el Ford estuvo firme y logró el tercer halago del torneo. Ardusso, con el 7º puesto, continuaba al frente de la Copa de Oro, aunque con Mariano a un punto como escolta.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		32:28.822
2°	Canapino, Agustín	a	1.899
3°	Ciantini, Diego	a	2.378
4°	Gini, Esteban	a	2.972
5°	De Benedictis, Juan B.	a	3.754
6°	Lambiris, Mauricio	a	4.036
7°	Ardusso, Facundo	a	4.833
8°	Agrelo, Marcelo	a	5.369
9°	Todino, Germán	a	5.519
10°	Santero, Julián	a	6.461
11°	Castellano, Jonatan	a	6.824
12°	Mazzacane, Gastón	a	7.338
13°	Gianini, Juan Pablo	a	9.248
14°	Cotignola, Nicolás	a	9.907
15°	Alaux, Sergio	a	11.110

13° FECHA / VIEDMA / 30 Y 31 DE OCTUBRE

MÁS CERCA DEL BICAMPEONATO

Pese a los 40 kilos de lastre, Werner continuó demostrando el gran potencial de su Ford. Concretó una nueva pole (con otro récord de circuito) y, en la serie, otra vez le ganó el mano a mano a Canapino. "A todos nos sorprende el funcionamiento de Mariano, ¿a quién no? Pero lo felicito", disparó el "Titán". En la final, con Pernía por el lado externo, no lo dejó ni pestañar y se colocó rápidamente al frente del pelotón. Lambiris, Di Palma y Canapino completaban los primeros puestos, que no cambiaron hasta la bandera de cuadros. "Estamos pasando un gran momento y no me guardé nada. Es difícil ganar en el TC y si tengo la posibilidad, lo hago, porque no se puede especular", dijo el ganador y nuevo líder de la Copa.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Werner, Mariano		30:28.102
2°	Pernía, Leonel	a	0.836
3°	Lambiris, Mauricio	a	2.062
4°	Di Palma, Luis José	a	2.681
5°	Canapino, Agustín	a	3.737
6°	Gini, Esteban	a	4.062
7°	Castellano, Jonatan	a	4.666
8°	Benvenuti, Juan Cruz	a	9.827
9°	Gianini, Juan Pablo	a	10.890
10°	Ardusso, Facundo	a	13.775
11°	Santero, Julián	a	14.198
12°	Ledesma, Christian	a	17.380
13°	Agrelo, Marcelo	a	17.985
14°	Aguirre, Valentín	a	21.254
15°	Fontana, Norberto	a	22.018

14° FECHA / TOAY / 12 Y 13 DE NOVIEMBRE

GRAN ELECCIÓN DE "JOSITO"

Otra vez un sábado, previo a las Elecciones Legislativas Nacionales, Di Palma ganó una competencia que tuvo todos los condimentos, porque el circuito pampeano amaneció con lluvia (de hecho, se modificó el cronograma y se retrasó el inicio de las series) y al momento de salir a pista para la final, la pista continuaba húmeda. Muchos pilotos, como Canapino (5º en la grilla), Trucco (1º), Ardusso (2º) y Gianini (3º), eligieron neumáticos con dibujo, en tanto que "Josito" (4º) escogió lisas, al igual que Lambiris (6º). Ardusso se metió al frente en los primeros metros, aunque después se despistó y Trucco recuperó, pero con el correr de las vueltas, el piso se fue secando y Di Palma logró el segundo halago del año, escoltado por Lambiris y Aguirre.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Di Palma, Luis José		35:26.996
2°	Lambiris, Mauricio	a	10.913
3°	Aguirre, Valentín	a	14.937
4°	Ledesma, Christian	a	29.572
5°	Pernía, Leonel	a	31.656
6°	Ebarlín, Juan José	a	32.048
7°	Werner, Mariano	a	34.060
8°	Todino, Germán	a	35.166
9°	Catalán Magni, Juan T.	a	40.096
10°	Bonelli, Nicolás	a	43.356
11°	Ciantini, Diego	a	43.357
12°	Gini, Esteban	a	43.824
13°	Benvenuti, Juan Cruz	a	44.006
14°	Ortelli, Guillermo	a	47.953
15°	Landa, Marcos	a	48.182

15° FECHA / SAN JUAN III / 04 Y 05 DE DICIEMBRE

CÓMO LA SUFRISTE, CAMPEÓN

Werner celebró de nuevo el campeonato, pero primero tuvo que saber sufrir para llegar al podio, gritar bien fuerte y celebrar con su familia. Lambiris arribó al Villicum como escolta en la Copa de Oro y tenía que hacer todo perfecto para pelearle la corona a Mariano. Y la tarea del uruguayo rozó la perfección, porque se quedó con la pole, venció en la serie más veloz y tomó la delantera en la última carrera del año. Detrás marchaba Germán Todino. A Werner, con llegar 5º, le alcanzaba para retener el 1. Todo iba bien hasta que el campeón se enganchó con Canapino y se retrasó, pero Todino tocó a Lambiris en un frenaje, unas vueltas después lo superó y le permitió al de Paraná (9º) desahogarse.



Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Todino, Germán		37:14.616
2°	Lambiris, Mauricio	a	2.227
3°	Gianini, Juan Pablo	a	2.681
4°	Landa, Marcos	a	3.077
5°	Agrelo, Marcelo	a	3.433
6°	Ardusso, Facundo	a	3.942
7°	Canapino, Agustín	a	4.264
8°	Di Palma, Luis José	a	5.036
9°	Werner, Mariano	a	6.483
10°	Ruggiero, Alan	a	8.094
11°	Pernía, Leonel	a	9.073
12°	Castellano, Jonatan	a	9.311
13°	Ortelli, Guillermo	a	11.298
14°	Benvenuti, Juan Cruz	a	11.537
15°	Spataro, Emiliano	a	12.277

POLES POR PILOTO

Piloto	Pole
Werner, Mariano	4
Santero, Julián	3
Castellano, Jonatan	2
Canapino, Agustín	1
Mazzacane, Gastón	1
Mangoni, Santiago	1
Ciantini, Diego	1
Todino, Germán	1

FINALES POR PILOTO

Piloto	Triunfos
Werner, Mariano	4
Di Palma, Luis J.	2
Ledesma, Christian	2
Canapino, Agustín	1
Castellano, Jonatan	1
Todino, Germán	1
Benvenuti, Juan C.	1
Mazzacane, Gastón	1
Santero, Julián	1
Urcera, José M.	1

SERIES POR PILOTO

Piloto	Triunfos
Werner, Mariano	7
Canapino, Agustín	4
Gianini, Juan Pablo	4
Lambiris, Mauricio	4
Di Palma, Luis J.	3
Ardusso, Facundo	3
Todino, Germán	2
Mazzacane, Gastón	2
Ciantini, Diego	2
Santero, Julián	2
De Benedictis, Juan B.	2
Castellano, Jonatan	1
Gini, Esteban	1
Urcera, José M.	1
Mangoni, Santiago	1
Ledesma, Christian	1
Pernía, Leonel	1
Trucco, Juan M.	1

COPA DE ORO

Pos.	Piloto	Bonus	#1	#2	#3	#4	#5	Ptos.
1°	Lambiris, Mauricio		21	33.5	39	41.5	63	198
2°	Werner, Mariano*	16	12	45	47	31.5	45.75	197,25
3°	Gianini, Juan Pablo		31	25.5	29.5	20	58.5	164,5
4°	Ardusso, Facundo		41.5	32.5	29	10	49.5	162,5
5°	Canapino, Agustín*	23	7.5	41.5	34.5	7.5	48	162
6°	Di Palma, Luis José*	8	13	3	35.5	44.5	46.5	150,5
7°	Pernía, Leonel		26.5	6	42	33.5	40.5	148,5
8°	Agrelo, Marcelo		23.5	31	24.5	3	51.75	133,75
9°	Ledesma, Christian*		45	8	25.5	34	15	127,5
10°	Benvenuti, Juan Cruz*		26	11	30	22	36.75	125,75
11°	Castellano, Jonatan*	8	6	27	32	5	36.75	114,75
12°	Gini, Esteban		6.5	35	33.5	24	4.5	103,5
13°	Landa, Marcos		4.5	4.5	19	21	53.25	102,25
14°	Mazzacane, Gastón*	8	11	25.5	7.5	7	19.5	78,5
15°	De Benedictis, Juan B.		8	35	7	0	4.5	54,5

*Pilotos que ganaron durante el presente calendario (requisito para ser campeón)

MARCA POR MARCA

MARCA	Poles	Series	Carreras	Podios	RV
CHEVROLET	3	12	5	12	2
DODGE	3	4	1	5	3
Ford	7	22	7	22	8
TORINO	1	4	2	6	2

***49** PILOTOS PARTICIPARON EN, AL MENOS, UNA CARRERA DE LA TEMPORADA. JEREMÍAS OLMEDO DEBUTÓ EN LA ÚLTIMA FECHA EN REEMPLAZO DE MORIATIS, AUSENTE POR COVID-19.*

CAMPEONES DEL TC

Año	Piloto	Marca	Año	Piloto	Marca	Año	Piloto	Marca
1937	Eduardo Pedrazzini	Ford	1969	Gastón Perkins	Torino	1995	Juan María Traverso	Chevrolet
1938	Ricardo Risatti	Ford	1970 F.A	Rubén Luis Di Palma	Torino	1996	Juan María Traverso	Chevrolet
1939	Ángel Lo Valvo	Ford	1970 F.B	Eduardo Copello	Torino	1997	Juan María Traverso	Chevrolet
1940	Juan Manuel Fangio	Chevrolet	1971	Rubén Luis Di Palma	Torino	1998	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1941	Juan Manuel Fangio	Chevrolet	1972	Héctor Luis Gradassi	Ford	1999	Juan María Traverso	Ford
1947	Oscar Gálvez	Ford	1973	Nasif Estéfano	Ford	2000	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1948	Oscar Gálvez	Ford	1974	Héctor Luis Gradassi	Ford	2001	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1949	Juan Gálvez	Ford	1975	Héctor Luis Gradassi	Ford	2002	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1950	Juan Gálvez	Ford	1976	Héctor Luis Gradassi	Ford	2003	Ernesto Bessone	Dodge
1951	Juan Gálvez	Ford	1977	Juan María Traverso	Ford	2004	Omar Martínez	Ford
1952	Juan Gálvez	Ford	1978	Juan María Traverso	Ford	2005	Juan Manuel Silva	Ford
1953	Oscar Gálvez	Ford	1979/80	Francisco Espinosa	Chevrolet	2006	Norberto Fontana	Dodge
1954	Oscar Gálvez	Ford	1980/81	Antonio Aventín	Dodge	2007	Christian Ledesma	Chevrolet
1955	Juan Gálvez	Ford	1981	Roberto Mouras	Dodge	2008	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1956	Juan Gálvez	Ford	1982	Jorge Martínez Boero	Ford	2009	Emanuel Moriatis	Ford
1957	Juan Gálvez	Ford	1983	Roberto Mouras	Dodge	2010	Agustín Canapino	Chevrolet
1958	Juan Gálvez	Ford	1984	Roberto Mouras	Dodge	2011	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1959	Rodolfo De Álzaga	Ford	1985	Roberto Mouras	Dodge	2012	Mauro Giallombardo	Ford
1960	Juan Gálvez	Ford	1986	Oscar Angeletti	Dodge	2013	Diego Aventin	Ford
1961	Oscar Gálvez	Ford	1987	Oscar Castellano	Dodge	2014	Matías Rossi	Chevrolet
1962	Dante Emiliozzi	Ford	1988	Oscar Castellano	Dodge	2015	Omar Martínez	Ford
1963	Dante Emiliozzi	Ford	1989	Oscar Castellano	Ford	2016	Guillermo Ortelli	Chevrolet
1964	Dante Emiliozzi	Ford	1990	Emilio Satriano	Chevrolet	2017	Agustín Canapino	Chevrolet
1965	Dante Emiliozzi	Ford	1991	Oscar Aventin	Ford	2018	Agustín Canapino	Chevrolet
1966	Juan Manuel Bordeu	Chevrolet	1992	Oscar Aventin	Ford	2019	Agustín Canapino	Chevrolet
1967	Eduardo Copello	Torino	1993	Walter Hernández	Ford	2020	Mariano Werner	Ford
1968	Carlos Pairetti	Chevrolet	1994	Eduardo Ramos	Ford	2021	Mariano Werner	Ford

CAMPEONATO GENERAL

POS.	Nº	PILOTO	MARCA	TOTAL DE PUNTOS	#1 LA PLATA 21/02	#2 BUENOS AIRES 07/03	#3 SAN NICOLÁS 28/03	#4 C. DEL URUGUAY 18/04	#5 PARANÁ 09/05	#6 SAN NICOLÁS II 20/06	#7 CONCORDIA 11/07	#8 SAN JUAN 01/08	#9 SAN JUAN II 08/08	#10 POSADAS 22/08	#11 RAFAELA 11/09	#12 SAN LUIS 03/10	#13 VIEDMA 31/10	#14 TOAY 13/11	#15 SAN JUAN III 05/12
1	1	Werner, Mariano****	Ford	647,25	24	10	**47**	5.5	44	44	7	9	30.5	**45**	12	**45**	**47**	31.5	245.75
2	11	Lambiris, Mauricio	Ford	463	33.5	33.5	5	34.5	19	39	27.5	28	6	39	21	33.5	39	41.5	63
3	86	Canapino, Agustín*	Chevrolet	444,5	**47**	36	42	38.5	18	31.5	20	30	38.5	4	7.5	41.5	34.5	7.5	48
4	51	Gianini, Juan Pablo	Ford	420,5	3	38	34	32	21.5	34.5	18	0	42	33	31	25.5	29.5	20	58.5
5	25	Di Palma, Luis José**	Ford	412	42	12	35.5	27	35	26.5	14	8	**45**	24.5	13	3	35.5	**44.5**	46.5
6	83	Ardusso, Facundo	Chevrolet	398	4	20	28.5	36	39	14	24.5	29	6	34.5	41.5	32.5	29	10	49.5
7	20	Pernía, Leonel	Torino	374,5	3	34	27	11.5	34.5	29	40.5	11	7	28.5	26.5	6	42	33.5	40.5
8	95	Landa, Marcos	Torino	358,25	31	31.5	25	29	7	29.5	9	37	30	27	4.5	4.5	19	21	53.25
9	127	Agrelo, Marcelo	Torino	344,75	22	6	34.5	24	28	19	29.5	7	21.5	19.5	23.5	31	24.5	3	51.75
10	8	Castellano, Jonatan*	Dodge	334,75	26	4	38.5	**47**	10	35.5	17.5	5	35.5	9	6	27	32	5	36.75
11	5	Ledesma, Christian**	Chevrolet	332,5	34	26	3	14.5	7.5	31	**44.5**	16	9.5	19	**45**	8	25.5	34	15
12	56	Todino, Germán*	Torino	316	36	16	3	3	32.5	3	9	10	34.5	4	31.5	30	6	27	**70.5**
13	2	Benvenuti, Juan Cruz*	Torino	307,25	4.5	2	25	6	**44.5**	26.5	29	26	6	12	26	11	30	22	36.75
14	6	Gini, Esteban	Torino	294,5	38.5	27	20.5	5	30	2	12	13	14	29	6.5	35	33.5	24	4.5
15	7	Mazzacane, Gastón*	Chevrolet	290,5	30	8	9	3.5	26	33	7.5	**40**	19	**44**	11	25.5	7.5	7	19.5
16	21	Trucco, Juan Martín	Dodge	282,75	9	41.5	4.5	30.5	7.5	5	5.5	31	24	22.5	35	15	6	18	27.75
17	68	Santero, Julián*	Ford	280	30	17	29	28.5	6	**45**	5.5		10	11	5	28.5	27.5	13	24
18	157	De Benedictis, Juan B.	Ford	270	25	19	8	25.5	32	10	35		25.5	35.5	8	35	7	0	4.5
19	16	Emanuel, Moriatis	Ford	269,5	26.5	0	4.5	33	26	20	37.5		26.5	31	19.5	16.5	5	10	13.5
20	77	Ciantini, Diego	Dodge	252,75	8		20	42	3	3	34.5	14	3	12	28.5	41	6.5	26	5.25
21	129	Trosset, Nicolás	Ford	252,75	12	4	2	16	29.5	2	23	0	28.5	31.5	38	12	15	8.5	30.75
22	116	Ruggiero, Alan	Ford	251,75	3	2	17	16	14	10	25	34	15.5	3	31	13.5	8	17	42.75
23	22	Bonelli, Nicolás	Ford	243,25	20.5	23.5	7	24.5	18.5	17.5	31	23	19	3	0	5	8	27	15.75
24	3	Urcera, José Manuel*	Chevrolet	222,5	5.5	**44.5**	12.5	5	15.5	3	17	24	33	6.5	0	17.5	4.5	16	18
25	34	Ebarlín, Juan José	Chevrolet	211	14	11	3.5	13	11	22	3	18	20.5	11.5	15	9	10	31.5	18
26	122	Jakos, Andrés	Dodge	190	10	15.5	31	19	8	23	3.5	3	3	3	15.5	5	6	20.5	24
27	133	Aguirre, Valentín	Ford	183,25	5.5	3.5	6	3	2	6	5	0	31.5	23	5	22	23	38	9.75
28	10	Mangoni, Santiago	Chevrolet	181	3	28.5	21	6	4.5	15.5	15	3	23.5	3	37	3	3.5	14.5	
29	114	Ferrante, Gastón	Torino	179,75	3.5	3	2	19	19	11.5	18.5	19	13	4.5	26.5	19	3	13	5.25
30	91	Ortelli, Guillermo	Chevrolet	179,75	5	7.5	11	2	15	4	3	21	4.5	5	19.5	4	19	22.5	36.75
31	28	Fontana, Norberto	Chevrolet	178,5	21.5	14	0	6	3	0	13	22	3		26	6	21.5	18.5	24
32	29	Catalán Magni, Juan T.	Ford	178,25	4	20.5	5.5	20.5	2	25	25.5	3	3	16	0	3.5	13	28.5	8.25
33	31	Ponce de León, Gabriel	Ford	177,5	28.5	28.5	3	5.5	24.5	14.5	0	3	6	13	9	18.5	9.5	6.5	7.5
34	177	Londero, Ayrton	Ford	175	8	3	17.5	9	5.5	25.5	33	20	19	6.5	4	5	3	7	9
35	26	Spataro, Emiliano	Torino	165,5	6.5	27	20.5	11	5	3	0	6	10	3.5	17	3	13	7	33
36	88	Ponte, Martín	Chevrolet	160	15	24	16.5	12	3	3	19	17		17.5	2.5	3.5		9	18
37	36	Costanzo, Pablo	Torino	147,75	17.5	7.5	32	21.5	3	3.5	3			8	3.5	2	14	4.5	27.75
38	37	Cotignola, Nicolás	Torino	142	17.5	3	2	3	20.5	9	0	0	12	16	21	24.5	11.5	2	
39	75	Alaux, Sergio	Chevrolet	139	3		3	10	7	17.5		27	12		8	22	17.5	6	6
40	100	Okulovich, Carlos	Torino	113	2	18	15	3.5	3	2	10	12	7	27	6.5	7			
41	79	Nolesi, Mathías	Ford	106	3	14.5		8	16.5	3.5	11			3.5	3	11.5	19	3.5	9
42	101	Ugalde, Lionel	Torino	82	14.5	4.5	12.5	2	10		15	15	8.5			0		0	
43	27	Della Motta, Facundo	Torino	74,5	6	4.5	24.5	2	4	4.5	3	3	5	5	10	3			
44	115	De Carlo, Diego	Chevrolet	53,5	3	9	3	3	2	3	3			15.5	7	2		3	
45	93	Rodríguez, Matías	Torino	46,5			4	3.5	1.5	8	4.5	25							
46	99	Bruno, Juan Martín	Torino	34	2	2	3	3	3	2	2					3	3	11	
47	48	Dose, Christian	Chevrolet	21	3	9	3								6				
48	55	Mulet, Leandro	Dodge	11,5	11.5	0													
49	72	Serrano, Martín	Chevrolet	6										6					

En rojo, los clasificados a la Copa de Oro. En azul, los que están ingresando como los "3 del último minuto"

* Cantidad de triunfos.



LO QUE DEJÓ EL AÑO



EL CUARTETO SONÓ LINDO. El equipo Maquin Parts fue el mejor del 2021, sin dudas. Comenzó con un 2-3 de "Josito" Di Palma y Esteban Gini en La Plata, respectivamente. En la presentación del arrecifeño con la marca, le permitió celebrar dos victorias y pelear el campeonato. Gini y Marcelo Agrelo, con los Torino, tuvieron muy buenos resultados parciales y ambos ingresaron a la Copa de Oro (el de Rada Tilly desde la Etapa Regular y el quilmeño por los "3 del último minuto"). Germán Todino se sumó a la escuadra de Venado Tuerto en la sexta fecha (San Nicolás), a la siguiente de Concordia sufrió un accidente (le pegó "Josito", tras un toque con Santero) pero se recuperó y en el cierre de San Juan ganó por primera vez en TC. En 2022, siguen los tres Torino y se suma José Manuel Urcera, con otro Toro.

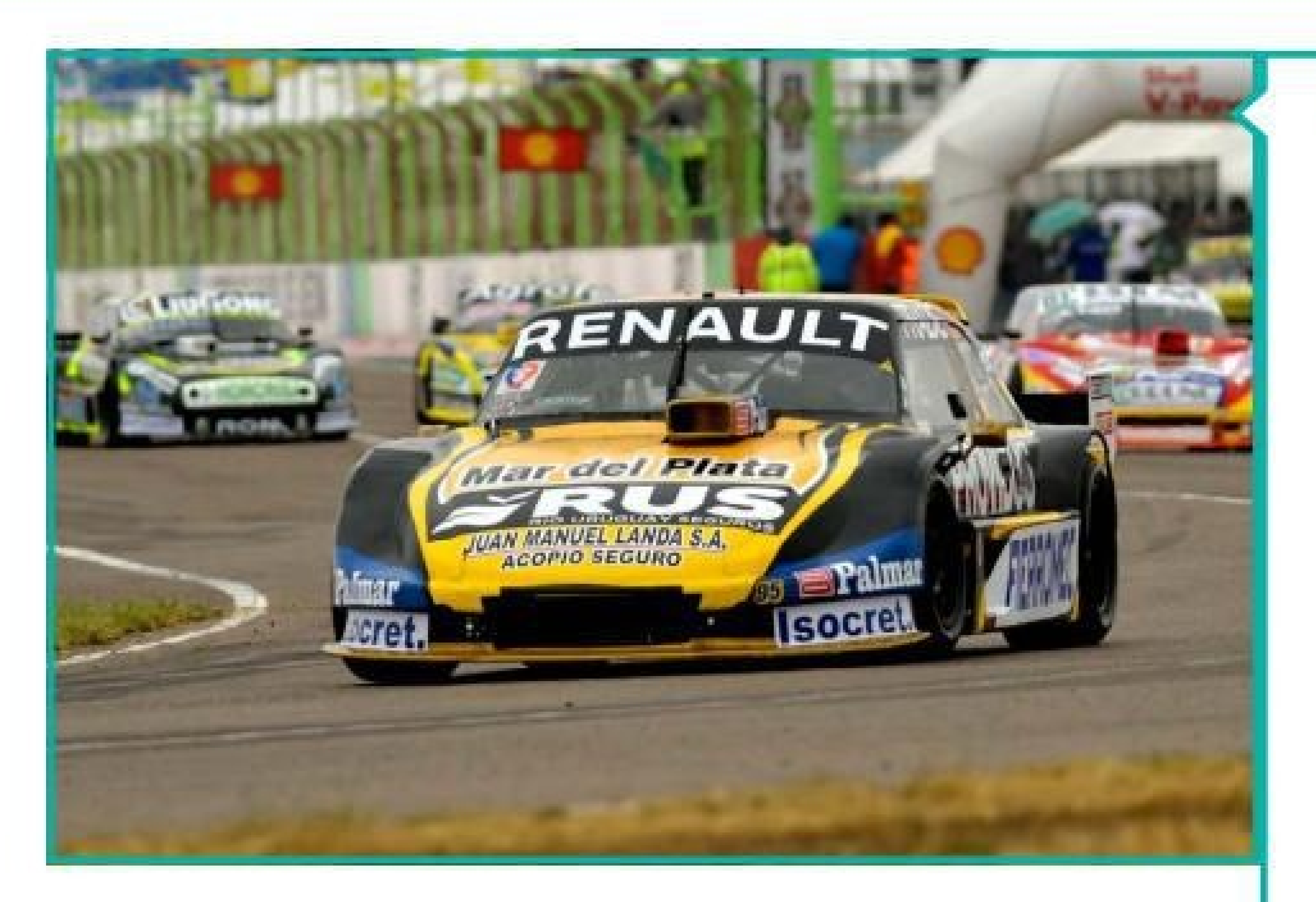


DE EXCLUSIVIDAD EN EXCLUSIVIDAD. Una de las novelas del año fue la protagonizada por el motorista Lucas Alonso, quien ganó en la primera carrera con Agustín Canapino y, cuando terminó la siguiente en Buenos Aires, le comunicó que se iba a formar parte del proyecto de "Manu" Urcera. "Es un cambio en lo deportivo, personal y profesional, con un equipo nuevo y joven. Me gustó el proyecto, es muy bueno en todo sentido, a futuro, y es un desafío importante", decía el preparador sobre el equipo que se disolvió a fin de año y que, antes de la fecha en Posadas, realizó una prueba comparativa con un impulsor de Claudio Garófalo que no le cayó en gracia al joven de San Martín. Canapino, por su parte, desde la 3ª fecha tuvo la mano de obra de Fabio Di Palma en su multiválvulas y no desentonó.



PREPARÓ EL RETIRO... Guillermo Ortelli inició su 27ª temporada dentro del TC con el LCA Racing de Laureano Campanera, hincha de Chevrolet y quien siempre quiso tener al múltiple campeón en su estructura. Las dos primeras carreras no fueron buenas y, para la tercera, el saltense contó con un motor preparado por los hermanos Bonelli. En el primer ensayo, en San Nicolás, el impulsor explotó. Tras la siguiente, en Concepción, Ortelli se desvinculó del LCA y regresó al JP Carrera, con Ezequiel Giustozzi como preparador. Pero las expectativas se fueron esfumando con cada salida a pista y, el desgaste que venía padeciendo el "Rey de Salto" en los últimos años, se concretó el 16 de noviembre pasado, cuando en la sede de la ACTC, anunció su retiro del automovilismo.





BUENOS DEBUTS. Los cuatro pilotos que ascendieron del TC Pista al TC no desentonaron y cumplieron con destacadas actuaciones. Germán Todino se dio el gusto de ganar la última del año y finalizar dentro de los 12 mejores de la temporada. Marcos Landa fue el más regular con el Torino oficial, ya que se metió dentro de la docena de la Copa de Oro y llegó como escolta de Gastón Mazzacane en el "Desafío de las Estrellas". Le faltó un poquito para pelear por el triunfo, pero demostró que está para cosas grandes. Andrés Jakos y Ayrton Londero (quien finalmente terminó la temporada con Ford, pese a que debía correr con Torino) fueron más irregulares y se colocaron 26° y 34°, respectivamente, en el torneo, pero ambos tuvieron buenos resultados parciales ("Andi" fue 8° en San Nicolás y Ayrton, 6° en Concordia).



SE LE PUSO CHIVO. La apuesta de Facundo Ardusso para 2021 fue salir de la zona de confort, esa en la que peleaba los campeonatos de TC y STC2000 con Renault, y se embarcó en un proyecto con el JP Carrera para correr con Chevrolet. Y si bien siempre estuvo entre los mejores del campeonato, entró a la Copa de Oro, la lideró y llegó con chances matemáticas a la última fecha, nunca estuvo firme para luchar por la victoria en una carrera. En Paraná culminó 3°, en Rafaela fue escolta de Christian Ledesma, pero nunca fue candidato a pugnar por el triunfo. El santafesino penó con el ritmo de la Chevy, que quizás lo ponía en los primeros planos tras una vuelta veloz, pero, a la hora de correr, mermaba el rendimiento.

HUBO POSTERGACIONES PERO SE SALIÓ ADELANTE. La pandemia de Coronavirus fue más benévola que 2020 aunque, cuando el año entraba en el ecuador y el invierno se avecinaba, los casos positivos aumentaron y llevaron al Gobierno Nacional a tomar medidas restrictivas de circulación. El TC se vio afectado a mediados de mayo, cuando la ACTC debió postergar la presentación en Concordia, prevista para el 29 y 30 de mayo. Por eso San Nicolás fue el escenario del 29 de junio, y el trazado entrerriano acogió a la categoría en julio.





TEXTO: D.C. | FOTOS: BH Y ACTC

A LA ALTURA DEL DESAFÍO

De la mano de su equipo familiar, el Candela Competición, Kevin forjó a lo largo de sus esforzados 11 años en las divisiones de la ACTC, el temple necesario para debutar este año en TC.

Seguramente, los días de Kevin son más ajetreados y dinámicos en la semana de los que suele pasar en las carreras a bordo de la "Pantera Negra". Va y viene por los caminos con un sinfín de ocupaciones que, justamente, le permiten sentarse en su Ford y manejar tranquilo en las pistas. Es que además de su ocupación en el taller de competición, se dedica a la atención de su principal auspiciante, ELPRA, empresa Argentina dedicada a la fabricación y venta de baterías y vehículos eléctricos. Y el bragadense, de 29 años, tiene entre sus ocupaciones la de atender su propia comercialización de estos acumuladores de energía... Nada muy fuera de lo normal para un piloto de TC. Apenas si hizo un paréntesis entre los días de Navidad y Año Nuevo...

–¿Pensabas que el título de TC Pista se te podía escapar en la última competencia?

–Y, que se yo, viste, estábamos a seis puntos. No era mucho y veníamos funcionando bien en todas las fechas. Además, sabíamos que en San Juan andamos bien. Lo pudimos hacer desde la primera vez que fuimos a correr a ese trazado. Siempre me cayó muy bien, ahí fue donde gané mi primera carrera en la categoría y, por eso, fuimos más ilusionados que nunca. Sabíamos que al menos lo íbamos a pelear.

–¿Mirabas algún rival en especial?
–No, pero nunca descuidamos a ninguno, porque había varios de ellos con posibilidades y funcionaban muy bien. Lo cierto es que fuimos con fe y, por suerte, terminamos cumpliendo el objetivo.

–¿Tuvo algo de especial la preparación del auto para esa última carrera?
–Obviamente, en todas las del Play Off, en las que hay que apostar a todo o nada, siempre tratamos de hacer el motor a nuevo para todas esas fechas, así como desarmamos el auto completo y reemplazamos cualquier pieza que tuviera un detalle o nos hiciera dudar de su rendimiento. En esta última parte, estábamos peleando el campeonato y, para la última del calendario, solamente profundizamos un poco más en la revisión del auto, para no dejar las chances a un costado. No fuera cosa que nos volviéramos apenados por algún mínimo detalle o desperfecto. La verdad que en esas cinco carreras pusimos siempre lo mejor que teníamos.

–¿Los pilotos que usan motores de un preparador exclusivo, tienen alguna ventaja?
–Sí, creo que sí. Pienso que al tener un motor propio y, obviamente, que el preparador sea mi hermano, el trabajo es diferente. Más que nada porque somos apasionados de lo que hacemos y, además, porque ponemos el mejor empeño en eso, sabiendo que el resultado nos vuelve directamente a nosotros. Si bien atendemos otro auto que es alquilado, trabajamos de la misma manera con todos los pilotos en cada uno de los ítems.

–¿Y cómo hacen cuando les varía el presupuesto?
–Todo este sistema funciona con plata y de acuerdo a la disponibilidad de mayor o menor dinero. Pero a la hora del esfuerzo, se trabaja de la misma manera con todos. No obstante, cuando uno tiene un buen presupuesto, se puede transformar en una pequeña ventaja.

"Recuerdo que teníamos un Jeep a batería, lo manejaba siempre yo y a mi hermano lo llevaba de acompañante. Pero cuando lo dejaba a un costado, iba él y lo desarmaba todo".

La mayor incertidumbre de su consagración fue justo al recibir la bandera de cuadros a la par de de la Iglesia, aventajándolo por sólo 10 milésimas.



-¿Ante esta instancia decisiva, disponían de un motor para correr y otro de pruebas?

-Sí. Considero que de esta manera nos arreglamos bastante bien en comparación a algún otro momento que teníamos uno solo y apenas un puñado de repuestos. Pero en la actualidad, la llevamos bastante bien. Teníamos la tranquilidad de que, ante cualquier eventualidad, podíamos usar el de reemplazo.

LA RAÍCES DE UN CAMPEÓN

-¿Cómo arrancó el equipo y cómo llegó a constituirse en la fortaleza que apuntaló tu excelente campaña?

-Obviamente, empezamos haciendo un emprendimiento familiar, entre mi hermano, mi papá y yo. A eso hay que agregarle los amigos del barrio, del taller, de todos los que nos daban una mano cuando arranqué en el automovilismo, hace ya once años, en TC Pista Mouras. Gente que nos ayudaba mucho. Recuerdo que mi primer auto lo pinté con un amigo del colegio. Lo lijamos y preparamos la base entre los dos, teníamos 17 años y actualmente lo sigo viendo. Me acompañó durante varias temporadas en aquellos años. Era algo que se hacía entre amigos y familia. Después, fuimos creciendo de a poco, siendo más profesionales.

El abrazo eterno de Kevin con su hermano Mauricio (responsable de los motores) y la satisfacción en la cara de Quique (padre, chasista, ex piloto, etc., etc., etc.).



"Nos autorizaron a seguir con Ford porque no tenemos ningún repuesto de Dodge. Nos dieron tiempo hasta fin de año pero, en 2023, sí o sí tenemos que implementar el cambio".

-¿Se saltearon etapas o fueron progresando desordenadamente?

-No. Uno, con el transcurso de los años, va ganando experiencia y mejorando el presupuesto. Hasta que llegamos al 2021 con un equipo consolidado, con mi viejo haciendo el chasis y mi hermano dedicado exclusivamente a los motores. Obviamente, siempre con un montón de gente acompañando en el camino, quienes nos han asesorado y enseñado algunos trabajos durante estos años. Pero bueno, fue así. Después empezamos a contratar personal externo porque nosotros no dábamos abasto, ya que fuimos creciendo como equipo; y es el día de hoy que contamos con tres o cuatro personas de afuera. Algunos contratados para las carreras y otros para dedicarse a las tareas en el taller de competición.

EL MISMO AUTO DURANTE AÑOS

-¿La construcción del auto data de mucho tiempo atrás?

-Más o menos, debe tener unos nueve años. No

me acuerdo bien. Este auto lo corrió mi papá en TC (NdelaR: su última participación fue en el mes de mayo de 2013, en Termas de Río Hondo). Y lo dejó cuando estábamos en TC Pista Mouras. En ese momento, se incorporó "Pancho" Bracco y lo corrió. Cuando se bajó, lo empecé a manejar yo en TC Mouras, hasta que llegamos acá.

-¿Cómo lo fueron actualizando?

-Los anclajes de suspensión y demás partes fijas son de aquella época. Después, técnicamente, vas jugando en mayor o menor medida con los rangos variables. Lo mismo que la carrocería: por ahí hubo algunas reformas reglamentarias, como el largo de los alerones o la longitud de la trompa, pero todo lo demás es la base de cuando lo pusimos en pista para competir. Sí lo tuvimos que reformar un poco cuando saltamos del TC Mouras al TC Pista, debido a que adaptamos el espacio en el vano para el motor de 16 válvulas. Hubo que cortar un poco los caños, pero es la única reforma grande que se le ha hecho.

ESCRUTANDO EL TC

-¿Habiendo aprobado la prueba que desembocó en la obtención de la Copa de Plata, te brinda mayor seguridad en función de lo que deparará el Turismo Carretera?

-Sí, obviamente que el título nos da mucha confianza, no solo a nivel personal, sino por lo que alcanzamos como equipo. Estoy tranquilo porque venimos haciendo la tarea bien desde hace un año y medio, donde siempre fuimos protagonistas y funcionamos adecuadamente todo el año.

-Entonces, como equipo, no están nerviosos.

-Por supuesto, tenemos la seguridad de que se están haciendo las cosas bien. Todo este logro nos brinda más confianza y, como piloto, también, porque de mi parte erré una sola vez en las quince clasificaciones durante el año. Las otras dos fueron por un problema en pista, por el cual no he podido clasificar. Pero si miramos bien la estadística, en diez fechas de las quince, estuvimos entre los diez mejores y, en la mayoría de ellas, entre los seis primeros. Igual, somos precavidos, porque sabemos que el TC es muy difícil. La confianza ayuda pero el TC no es sencillo.

-¿Te da más tranquilidad saber que vas a poder ascender con Ford?

-Sí, cuando salió el comunicado que me autorizaba a correr sin cambiar de marca, no te voy a negar que me sentí mejor. Nos autorizaron a seguir



Un gesto del que no se olvidará por mucho tiempo: el saludo mutuo con el campeón de TC, cerrando un 2021 a todo Ford y con quien esta temporada compartirá pista.

"Este título nos da confianza para lo que viene. No solo en lo personal, sino por lo que alcanzamos como equipo. No va a ser fácil, pero venimos haciendo bien las cosas".



Tras debutar en 2018, logró sus primeras dos victorias en San Juan, en la octava y última fecha del 2021. El año pasado alcanzó cuatro podios y otro en 2020.

con Ford por un año porque no tenemos ningún repuesto de Dodge. Esa es la razón por la que nos dieron tiempo para que este año preparemos un auto de la marca: pero en 2023, sí o sí tenemos que implementar el cambio.

UNIDOS Y EN EQUIPO

–¿Siempre quisiste ser el piloto y tu hermano preparador, o tuvieron que llegar a un acuerdo?

–No, creo que los roles se fueron dando desde que éramos chicos. Por ahí, recuerdo que teníamos un Jeep a batería y el que siempre lo manejaba era yo. A mi hermano lo llevaba de acompañante. Pero cuando lo dejaba a un costado iba él y lo desarmaba todo, seguramente, influenciado de lo que le veía hacer a mi viejo, que más de una vez ponía el auto sobre cuatro caballetes en la época de los zonales. Mauricio tenía tres o cuatro años, agarraba el auto y lo levantaba con el gato para desarmarlo. Eso nos quedó guardado para siempre en la memoria. A medida que fuimos creciendo, él siempre metía más mano a los fierros y yo un poco menos. A mí me gustaba más estar ahí para correr, en cambio, la inclinación de él iba más por la mecánica. En una época quiso correr, hizo algunas carreras en karting, pero después dejó.

–Ahora queda igualar o superar lo que hizo Quique, tu papá, en el TC: ¿cómo lo ves?

–Ja, ja, ja, me conformo con llegar a correr la misma cantidad de carreras. El tiene más de 150 en su haber, así que nos vamos a preparar bien para cumplir el objetivo. Correr en el TC para mí es un sueño y, ojalá, podamos estar a la altura del desafío.



El equipo se fue agrandando de a poco y haciendo profesional. Todo mérito de sus integrantes, que desbordan de alegría por el bien ganado campeonato.



2017, su primer triunfo en TC Mouras: con el Falcon amarillo y rojo, Kevin se impuso en la competencia para titulares mientras que Gianini dominó la de invitados.

@SAPTEAM_



@TEAM_SAP

UNIÓN EXITOSA

El SAP Team confió en la capacidad técnica de Julio De Bonis y juntos armaron un proyecto que en poco tiempo arrojó buenos resultados.



Lucio Calvani, Alfredo Esterkin y Enzo Torres, lograron vencer en la última temporada de la Fórmula 3 Metropolitana. Todos, junto a Sofía Percara, que finalizó dos carreras entre los diez mejores, crecieron y aprobaron el examen bajo la dirección técnica de Julio De Bonis y su equipo: *"No sólo hay que tener en cuenta las ganas y el talento que traen"*, señala Julio. *"La adaptación al principio de la temporada llevó tiempo, no fue fácil, ellos no tenían experiencia en este tipo de autos. Pero no bajamos los brazos. Trabajamos mucho en el taller para reflejar en pista el desarrollo. Después hicimos docencia con los chicos, explicándoles la teoría y cómo trabajar en la pista. Lograr este aprendizaje nos llevó, quizás, la primera mitad del año, pero en la segunda vimos los frutos de ese trabajo"*, completa.

El principal responsable del taller es el propio Julio De Bonis. La organización se desdobla al momento de atender los autos de Fórmula y TC Pista. Lo hace secundado por tres colaboradores para los cuatro autos de la Metropolitana y se replica con otro mecánico para la atención exclusiva del Dodge que manejó Ian Reutemann en 2021 y tendrá a Juan Pablo Pilo al mando en 2022. *"Se encargan de ensamblar las partes mecánicas de los autos y uno de ellos arma los diferenciales y las cajas. Lo único de lo que no nos ocupamos son los motores de la Fórmula (por reglamento) y del TC Pista que los prepara "Gardelito" Fernández"*, explica.

Ubicado a metros de Oroño y 27 de febrero, en la zona del Parque Independencia de la ciudad de Rosario, trabajó a fines de los '90 en la Fórmula Súper Renault. Luego armó su taller e hizo más experiencia en los zonales. A nivel nacional, entre 2003 y 2010, atendió varios chasis Crespi y Tito, hasta que armó sus propios autos y equipo en la Fórmula Renault Plus. *"Con Juan Garro (el titular del SAP Team) tenemos una relación de muchos años. Nos reencontramos en una carrera zonal en Paraná, en ese momento me apoyó publicitariamente y, a partir de ahí, empezamos a ver seriamente la posibilidad de armar el equipo actual"*, dice Julio, que nunca había hecho un auto de TC. *"Pero son autos de carrera - continúa -, por lo que disponiendo los elementos adecuados y conocimiento, más el esfuerzo de todos, pudimos cumplir un buen desempeño"*. El proyecto, ahora, se amplía en la órbita de la ACTC: *"Estamos armando otro Dodge, que manejará Humberto Krujoski, algo que nos tiene muy entusiasmados"*, dice De Bonis, confiado por el antecedente de que, en el campeonato 2021, su auto dio entre 517/520 vueltas repartidas en entrenamientos, clasificación, series y - por supuesto - todas las de las 15 finales.

Con la camiseta puesta

Ninguno de los triunfos en la Fórmula, ni ubicar el Dodge como el mejor auto de la marca en el campeonato de TC Pista, hubiera sido posible sin la dedicación de estos apasionados: Julio De Bonis, Javier Banchio, Mariano Campos, Maximiliano Bruno, "Julito" Alanis, Franco Banchio, Rubén Balduzzi, Sebastián Guaita y Nicolás Vecchio, para los cuales el automovilismo no tiene horarios y sí bastante de compañerismo. *"No es nada fácil pero poniendo ganas, sacrificio y trabajo, fuimos logrando buenos resultados"*, concluye De Bonis.







JUAN PABLO III

El tercer título consecutivo del saltense estuvo basado en su reconocido espíritu de lucha y una capacidad técnica extensiva a todo su equipo.

Juan Pablo Gianini es un fenómeno inusual dentro de las categorías fiscalizadas por la ACTC, equiparable a otros campeones como Agustín Canapino o Mariano Werner en TC. Con el entrerriano, justamente, protagonizó el duelo del año 2021 en TC Pick Up y ambos, también, son los campeones al cabo de las últimas tres y dos temporadas, respectivamente, de sus divisiones. Otro punto a valorar de "Juampi" es su constancia, demostrándolo en los numerosos podios que integró desde que debutó, en 2019.

–¿Qué sabor te dejó ganar el título?

–De mucha satisfacción personal. Haber peleado con Mariano tiene un plus por lo que él es como piloto, por el respaldo que le brindó el equipo Toyota y todo lo que significa para ellos la obligación de tener que funcionar bien. Esa es la realidad, hicieron una apuesta muy fuerte y, bueno, verdaderamente fue muy duro imponerme con todo el trabajo de mi equipo. Era uno de los campeonatos que quería ganar por lo que significa un rival como Mariano y el equipo Toyota. Era importante por lo elevada que estaba la vara, un desafío muy importante que además tuvo como corolario haber logrado el título, el principal objetivo de la temporada. Estoy muy contento por todo eso.

–¿Vislumbrabas un campeonato más competitivo que los anteriores?



El tricampeón destacó el mérito de su equipo: *"Si no es el mejor, está ahí..."*. La Ranger es atendida por Gonzalo Sánchez y Gustavo Pernuzzi (chasis) y "Machete" Esteban (motores).

-Sabía que iba a ser un año duro, por las cualidades de Mariano como piloto y el excelente sustento que le brinda su equipo. Pensaba que por delante iba a tener un torneo exigente y no me equivoqué. Creo que él, a lo mejor, fue un poco más determinante en las clasificaciones y nosotros, por ahí, fuimos un poquito superiores en las carreras, por eso lo muy disputadas y duras que salieron, como somos los dos, aguerridos. Tenemos un estilo parecido a la hora de correr pero actuamos con maniobras limpias aunque, obviamente, en algunos casos uno se baja del auto un poco enojado... pero es parte de esto.

UNO CONTRA TODOS

En varias fechas, el camino a la obtención del título estuvo envuelto por discusiones o polémicas en la pista con Werner, pero la lucha también fue intensa y muy elaborada dentro de los boxes. *"Este campeonato tiene valor porque sabía que me iba a enfrentar a una dura pelea. Además, estaba consciente que su equipo estaba en condiciones de contar con una, dos, tres o hasta cuatro camionetas de refuerzo. En este sentido, la importancia estuvo dada por el hecho de que pudieron haber probado más elementos al mismo tiempo, cosa que a nosotros nos llevaba horas avanzar en cuestiones de performance"*, comenta.

-¿A qué te aferrabas para mantener la guardia alta y no esperar milagros?

-Confiaba mucho en el buen funcionamiento de mi camioneta: y bueno, también me fiaba que podía ganar el título. Esa es la realidad. Veía que en el trámite de las carreras, mi camioneta andaba un poco mejor que las de mis rivales, podía administrar un buen potencial, aunque nunca me dejé



Por primera vez, la categoría definió su campeonato con el sistema de Play Off. Acá recibe la Copa Shell de mano de sus representantes.



"Este fue el torneo más peleado pero el que más disfruté por el nivel de los rivales", indicó después del 2° puesto en Villicum.

estar y siempre salí a correr a fondo.

LA DEFINICIÓN FUERA DE LA PLATA

A la tensión de una confrontación ajustada hubo que agregar una estudiada logística para afrontar las dos últimas fechas lejos de casa, en circuitos separados de lo habitual, como los de Viedma y San Juan (Villicum): *"Si, tenía cierta tranquilidad porque en San Juan siempre funcionamos bien, pero justo nos tocó completar una de las tres clasificaciones más flojas de la temporada. Tal vez no entendí muy bien la característica de la puesta a punto que necesitaba la camioneta en esa pista, pero después pudimos subsanar el problema y, bueno, a la hora de correr anduvimos muy bien. Por otro lado, en la carrera anterior, en Viedma, anduvimos muy bien, muy parejos con Werner. Dimos lugar a una pelea muy pareja y de difícil sobrepaso".*

-¿Cual fue tu mejor carrera del año con las camionetas?

-Y, tuve varias: la de Viedma estuvo muy



Werner y "Juampi" pusieron todo en la pista. Las ásperas maniobras le agregaron tensión y emoción al duelo durante todo el año.

peleada. Después hubo otras en La Plata. En una de esas me despisté y, después de reingresar a pista, remonté muchas posiciones; qué sé yo, la última también estuvo linda, porque clasifiqué octavo y tuve que avanzar desde ahí a la segunda posición. Fue bastante peleada y nada fácil, pero llegué al podio independientemente de la mala suerte de Mariano (NdelaR: abandonó). De hecho, en la vuelta final, pude superar a Jakos. Esta última fue una de las mejores carreras, pero en La Plata tuve varias con emociones así.

-La verdad que, si miramos de afuera al TC Pick Up, casi todas las competencias fueron atractivas. ¿Coincidís?

-Sí. Si trazamos un panorama de lo que pasó en el año, todas fueron peleadas. Todas, ¿eh?. Por ahí recuerdo la primera que gané en La Plata: antes de pasarlo a Mariano, me tiré cómo seis veces en el curvón. Pero bueno, todas tuvieron una dosis interesante de lucha y es el mejor condimento que le podemos brindar al público y a la categoría.

-¿La ves con más paridad que el TC?

-Y... no sé si es más pareja, pero después de analizar todas las carreras del campeonato, se vio que hubo más lucha por la punta. Nadie se cortó solo adelante, todas fueron peleadas en las primeras cinco posiciones, lo que habla a las claras de la paridad. No fue tan así en el TC. Ponele que hubo muchas con duelos interesantes por la punta y otras no tanto, pero acá todas fueron entretenidas y eso habla de lo que es la divisional.

-¿Por qué no encontramos equipos que sumen un par de modelos más de Ranger?

-Yyyy..., si uno lo analiza, se han armado algunas... pero muchos se tiraron para el lado de Toyota. Creería que no hay una diferencia de performance entre un modelo y otro. Sacando la Amarok, que es un poquitito más ancha pero aún

así la realidad indica que anduvo bien. Me parece que el TC Pick Up es una categoría en la que cualquier carrocería que se permita armar sobre estos vehículos, funcionan bien. Ahora, tal vez, hablamos de Toyota porque sus modelos son mayoría pero, a lo mejor, los equipos la eligen porque reciben más apoyo o por la repercusión de la marca. No lo sé. Yo soy hincha de Ford y, entonces, voy a seguir con este modelo.

"HABER PELEADO EL TÍTULO CON MARIANO TIENE UN PLUS POR LO QUE ÉL ES COMO PILOTO Y POR EL RESPALDO QUE LE BRINDÓ EL EQUIPO TOYOTA".

PROTAGONISTA TAMBIÉN EN TC

-¿Cómo van los trabajos sobre el Falcon?

-Más que nada, durante el mes de diciembre, estuvimos haciendo un repaso completo y pintando la carrocería. Antes de eso, lo desarmamos y lo alivianamos en todo lo que pudimos. Después, trabajamos en el mantenimiento que se le hace todos los años. En estos días, los chicos del taller están de vacaciones. Cuando vuelvan, a partir del 15 de enero, arrancamos con el armado del auto y, más adelante, haremos lo mismo con la camioneta.

-¿Estás conforme con lo hecho durante el 2021 en el Turismo Carretera?

-Sí, hemos tenido un buen año. La verdad que también estuvimos cerca de pelear el campeonato. Si no me equivocaba en La Pampa con el tema de los neumáticos en la grilla, lo ganaba o le pegaba en el palo. En esa carrera tenía un auto para ganar, creo que fue el mejor que tuve durante el año.

-¿En base a qué tomaste esa decisión?

-Nada, me mandé a que no iba a llover. Los cuatro que largábamos adelante pusimos el mismo tipo de neumático, pero el solo hecho de estar en los puestos decisivos hizo difícil evaluar la situación de manera exacta. Vi que la pista estaba mojada al momento de salir pero, al igual que la mayoría de los que estábamos en las primeras filas detenidos de la grilla, pasamos media hora detenidos allí antes de la orden de largada. Y la realidad es que yo no desconté ese tiempo. Si no hubiésemos estado esa cantidad de minutos, tal vez, hubiese sido otra la carrera. Nunca estamos tanto tiempo parados. Pero pasó. Y tengo que decir que estaba todo anotado en el cronograma. Fue un error no mirarlo en detalle. Fui a lo seguro, como fueron Canapino, Ardusso y Trucco. Y me equivoqué. Lo cierto es que todos erramos.

-¿Podés analizarlo mejor a la distancia?

-Cuando estás adelante es difícil tomar decisiones, en mi caso por conservador. Otros como Lambiris o Di Palma asumieron el riesgo. Fue un error mío, nada, son esas carreras atípicas que se corren los sábados y además no se siguieron los parámetros de horarios habituales. Por ahí, todo influyó. Pero sirve para aprender. Creo que fue una carrera que nos marcó muchísimo en función de lo poco que faltaba para llegar a San Juan bien metido en la pelea por el título. Sabía que en Toay había dejado todas nuestras chances. Una picardía, porque en San Juan íbamos a andar bien. Por eso me agarré una bronca bárbara, pero de los errores se aprende.

-¿Esperás la revancha este año? Arrancas con un auto bien armado, con el 4 en los laterales, una base de siete puntos en todas las pistas y posibilidades de volver a pelear el título.

-¿Vos decís? Ja, ja, ja, ja, Dios dirá...

Lo concreto es que el de Salto aún tiene años para seguir triunfando en la máxima categoría. Es lo que pudo verse en varios pasajes del año pasado, sobre todo en la última parte del campeonato de TC. Y en TC Pick Up, Juan Pablo III deposita la fe en su fortaleza para conseguir más triunfos y superar las propias marcas en el próximo torneo.



Compartiendo la felicidad en familia, en el recibimiento en Salto: su pequeña hija Sarita y Daniela disfrutan de la consagración.

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

MISIÓN CUMPLIDA

El piloto de Escobar logró el título en la última fecha gracias a la buena diferencia de puntos que había acumulado en las primeras carreras de la Copa de Oro. Un justo campeón que ya piensa en el TC Pista.

Marcos Quijada es uno de esos chicos decididos y que empujan fuerte. Hace 14 años comenzó a correr en karting y ahora, con 18 años (cumple 19 el venidero 23 de enero), se prueba el buzo para debutar en TC Pista, la segunda división del Turismo Carretera. A los 6 arrancó a competir en serio en el Kartódromo de Zárate, continuando la tradición familiar de su padre, Luis, piloto de TC Regional durante muchos años, donde llegó a ser subcampeón. Dejó de correr en 2008, pero siguió concurriendo a los kartódromos para acompañar a Marcos en las distintas categorías: la Regional, la Rotax y el Campeonato Argentino. En cada competencia, los progresos del chiquitín evidenciaban las condiciones para dominar la velocidad. Lo hacía a puro manejo y con una destreza que, a menudo, terminaba siendo reconocida en el podio.

Como sucedió en 2021, la que fue hasta ahora, su mejor temporada en el automovilismo. *"La verdad que sí, fue un gran año. Hasta la mitad del campeonato estuvimos bien. No obstante, creo, algunas veces cometí errores y también hubo algo de mala suerte por momentos pero, en la Copa de Oro, sí, embocamos cuatro carreras muy buenas al principio: quedamos segundo, segundo, primero y segundo, una seguidilla que nos permitió sumar muy buenos puntos"*, comenta.

-Pero ni así pudiste definir con tranquilidad, porque en la última fecha del año pasó de todo.

-Sí, nos bajó un poco el promedio pero, la verdad, gracias a aquellos puntos que pudimos sumar en esas carreras, nos salvaron de perder el título en la última competencia.

Quijada habla del fin de semana que vivió en la última fecha en San Juan, en la que sufrió la rotura de tres motores durante los días viernes y sábado, que le imposibilitaron encontrar la regularidad y potencia deseada. La diferencia de puntos con respecto a su inmediato perseguidor en la Copa de Oro, Jeremías Olmedo, era amplia (una ventaja de 31 puntos sobre 70,5 en disputa) pero, una vez más, el motor lo traicionó en la final y en el décimo giro quedó a un costado de la pista.

Quijada se consagró apremiado en la última presentación porque los motores de Costanzo se rompieron en tres oportunidades.

-¿Siempre confiaste en poder retener el campeonato o, en algún momento, sentiste que lo podías perder?

-Obviamente, llegué a la definición con bastante tranquilidad, con varios puntos a favor, pero fueron pasando distintas cuestiones que pusieron en riesgo la coronación. Ya, cuando se rompió el último motor, que fue el tercero, tuvimos que reparar el que había quedado mejor para salir a correr la serie. Ahí pensé: *"Más vale que ande bien este motor porque si no, estamos al horno"*. Es que si se rompía, íbamos a estar muy muy complicados. Por suerte, los chicos hicieron un gran trabajo y pudimos correr la serie y la final hasta que, faltando cuatro o cinco vueltas volvió a tener un desperfecto.

-¿Qué pensaste en el momento que te detuviste y quedaste arriba del auto, a un costado de la pista?

-Eeeh, la verdad, estaba bastante tranquilo porque antes de la carrera habíamos hecho las cuentas a conciencia. En ese momento sabía que estábamos complicados pero con esperanzas. Lo que pensaba era que si... Tobías (Martínez) ganaba, ganaba el campeonato. Pero después me enteré que no, no era así, que le alcanzaba con llegar segundo... Así que bueno, como se dice siempre, nunca se sabe hasta que se baja la bandera de cuadros.

-¿Hubo algún motivo en determinado momento del año que te haya puesto un poco nervioso?

-No. Creo que me lo tomé con bastante calma. Después del aprendizaje que dejó nuestro paso por el TC Pista Mouras, donde ahí sí hice varias macanas, me tomé la temporada con bastante naturalidad, con la intención de seguir aprendiendo.



Su foja de resultados muestra 2 victorias, 6 podios (2° en cinco oportunidades y 3° en la restante) y marcó 5 pole positions.

APRENDER, LA CLAVE

Marcos pronuncia bastante seguido esa palabra. Ya la usaba en 2018, el año que pasó del karting a la Fórmula 4 Nueva Generación. "Fue una etapa donde era todo nuevo, era empezar a manejar autos muy distintos", dice. Al año siguiente corrió un par de veces más y pasó a la Fórmula 3 Metropolitana, categoría en la que ganó una carrera en el circuito de Neuquén, hizo varios podios y el balance general fue bueno. Allí participó en 2018 y 2019. "Nos faltó ser más consistentes y no pudimos mantener un buen ritmo en el auto en todas las fechas. Eso nos limitó", recuerda, aunque su talento no pasó desapercibido. Al poco tiempo ascendió al TCPM con el Coiro Dole Racing: "Estamos juntos desde que arrancó en el TC Pista Mouras. Es una de las grandes promesas del automovilismo argentino", dijo en su momento Marco Jakos, titular del equipo.

–¿En qué categorías vas a participar en la venidera temporada?

–No seguiremos en el TN. Este año vamos a competir solamente en TC Pista y TC Pick Up. Más allá de las diferencias que existen entre ambas, los autos son de tracción trasera y las dos categorías comparten bastante la elección de los circuitos, por lo que también es muy útil para ir conociéndolos mejor.

–En función de esto, ¿pensaste en algún trabajo especial, uno que te permita aprovechar al máximo la experiencia del Dole Coiro Racing, con vistas al previsto debut en TC en 2023?

–No, la verdad que ahora estoy enfocado en andar bien este año, con la tranquilidad de que ya tengo el pase al TC. Lo bueno de todo esto es correr sin esa presión latente. Lo positivo es evaluar que, por el alto nivel de competencia entre los rivales o, por ser mi primer año, si se me complica un poquito el resultado, o el aspecto deportivo, no voy a estar pensando que puedo correr el riesgo de quedarme estancado cinco años en la división.

–¿De qué situación dependerá tu ascenso al TC el año próximo?

–Creo que es relativo, porque supongo que si no llegamos a funcionar lo bien que esperamos, no subiría al TC. Obviamente, la idea de todos es ser muy competitivos en el TC Pista, pero las conclusiones las iremos sacando a lo largo de la temporada. Si tenemos que hacer un año más para ascender con mayor experiencia y mejor adaptación, bueno, no es algo que pueda saberlo ahora.

Todavía no asistió a ninguna competencia de TC junto al Coiro Dole Racing. Lo iba a hacer el año pasado en la fecha de Rafaela pero, a último momento, no se concretó. Ahora tendrá la oportunidad de hacerlo en todas las carreras y compartir este 2022 la experiencia con pilotos de mayor jerarquía.

–¿Sos consciente de que vas a tener acceso a las evaluaciones de puesta a punto o analizar datos de los autos de TC en tiempo real?

–Sí, tener compañeros de equipo en ambas categorías acorta mucho los caminos y acelera el aprendizaje. A veces, el hecho de ver las cámaras, apreciar cómo se trabaja y de qué manera evoluciona



El campeonato 2021 de Marcos junto al Coiro Dole Racing vino con un plus: es el primero que se inscribe con la marca Dodge en la categoría.

el auto durante el fin de semana, te va preparando para el trabajo en conjunto.

-¿Qué es lo que más te atrae del TC?

-De chico siempre me gustó mucho el tema del público, la gente, el color que le ponen a las carreras. Después, bueno, todos sabemos que es la máxima categoría de la Argentina, en la que todos los pilotos queremos correr.

-¿A qué tareas les dedicaste más tiempo después de obtener el título?

-Por suerte puede terminar de estudiar y estuvimos - todavía estamos - a full visitando sponsors para poder cerrar la campaña del 2022. Intentar conseguir un poco más de recursos, algo que es muy difícil, porque el cambio de categoría así lo exige. Al mismo tiempo entreno físicamente, mucho más que antes. Le estamos metiendo con todo para este año, con mi viejo y mi vieja presentes en mi profesión y apoyándome en todo.

-¿Al resto de tu familia también le interesa el automovilismo?

-Sí, el año pasado, cuando nos sentábamos a la mesa, no hubo momento en que no se hablara de las carreras. Nos la pasamos hablando de automovilismo todo el año...



Recién consagrado junto a su papá Luis, quien al igual que su familia, lo apoya sin condiciones en su carrera.

SU PASO POR EL TN

-En el caso de tu participación durante el último calendario en la Clase 3, ¿qué te permitió mejorar como piloto?

-Uf, tuve la posibilidad de sumar un montón de experiencia en el manejo de autos con tracción delantera y, además, las carreras son distintas con respecto a las que venía acostumbrado a correr en las categorías de la ACTC. No obstante, fuimos bastante irregulares, con algunos problemas en el auto en varias ocasiones. Por eso, cuando volvamos a planear nuestra participación allí, vamos a replantear algunas cuestiones para ser más competitivos.



Quijada obtuvo como mejor resultado un 4° puesto en la fecha de Buenos Aires.

Campeón TC Pista Mouras
Gaspar Chansard

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

SUPERÓ LAS PROPIAS EXPECTATIVAS

El piloto santafesino logró el título en su primer año completo dentro de la categoría. Un trabajo que lo proyecta como uno de los jóvenes a tener muy en cuenta en el futuro cercano.

El excelente volante debutó en TC Pista Mouras en 2021 a bordo de una Dodge del Galarza Racing y se consagró campeón de la categoría con números sorprendentes: tres victorias y siete podios en el año. Esta temporada disputará el campeonato de TC Mouras a bordo de una Dodge de Las Toscas Racing - SAP Team. Pero antes, repasemos un poco cómo fue el recorrido hasta la actualidad.

-En función de tu primer año ¿superaste la expectativa?

-Sí, sin duda, la verdad que ampliamente. Uno de los objetivos a comienzos de la última temporada era hacer experiencia, lograr una victoria y terminamos peleando el campeonato. Fue bastante bueno para nosotros.

-¿Las buenas posibilidades tomaron más cuerpo después del primer triunfo?

-Exactamente. Después de la primera carrera que ganamos, en la segunda fecha del calendario, nos planteamos otros objetivos, más ambiciosos.

-¿Qué valor le das al hecho de ser quien más vueltas se mantuvo en punta?

-Nada... con la perspectiva del presente, creo que fuimos contundentes en las finales. Los resultados



reflejan que el auto tuvo un buen ritmo en las carreras. Nunca decayó en nada, y eso nos permitió estar adelante la mayor cantidad de vueltas. Logramos funcionar muy bien en conjunto.

LA ADAPTACIÓN RÁPIDA, UNA CLAVE

-¿Tu aclimatación al auto fue casi ideal de movida: ¿a qué se lo adjudicás?
-Se lo debo quizás a Carlitos Contin, quien estuvo conmigo durante el período de adaptación y, en todos esos momentos, me ayudó bastante. Y a que nos hemos esmerado en el trabajo de aprender a interpretar las cámaras, a seguir sus consejos y a meterle mucho al entrenamiento.

-¿Sentís presión antes del debut en TC Mouras por haber egresado de la categoría como el campeón más joven?
-Creo que no me va a influir. Está bueno tener concentrada la atención de la gente sobre uno para seguir teniendo buenos resultados. Lo tomo como algo positivo, como una herramienta de poder despertar el interés y atraer nuevas publicidades. Lo veo por ese lado.

-En función de que vas a correr en un nuevo equipo, ¿cómo te estás preparando?
-El auto está en proceso de armado y, la verdad, que espero arrancar esta temporada con muchas expectativas. Es un equipo con mucha experiencia y muy profesional en su desempeño, así que no hay por qué pensar en otra cosa que todo va a funcionar muy bien.

UNA DEFINICIÓN AJUSTADA

-¿Cuál de todos fue el mejor y el peor momento del año?
-Creo que el mejor y el peor estuvieron pegados con una diferencia de cinco minutos. Sucedieron en el mismo momento, en la última carrera, cuando no habíamos podido lograr el campeonato. Y cinco minutos después, cuando nos anunciaron que sí, je, je, je. (NdelaR: la exclusión de Bracco tras la final, le permitió subir un puesto en el clasificador y consagrarse).

-¿Que pasó en la última carrera de 2021?



Chansard llegó a la última fecha en condición de puntero del campeonato, con 20,5 puntos de ventaja sobre su rival Deambrosi, quien ganó y le puso incertidumbre a la coronación.

-La verdad es que, ese fin de semana, tuvimos muchos problemas. Arrancamos mal, teníamos un inconveniente en los frenos que no podíamos solucionar. El auto era inestable y esa tendencia nos complicó mucho porque no pudimos entrenar el tiempo necesario. Después, en carrera, apostamos por una puesta a punto que tampoco habíamos probado, por aquél mismo inconveniente anterior derivado de los frenos. Y nada, creo que le erramos, no teníamos un auto óptimo y eso se vio reflejado en la pista, donde de mitad de carrera en adelante, el auto decayó mucho en el ritmo.

-¿Qué experiencia sacás de todo eso? ¿Te preguntaste por qué todo lo que no pasó en un año sucedió a lo largo de un fin de semana?
-Exactamente, veníamos de un año muy contundente, sumando en todas las fechas. Excepto en la última... y agreguemos la anteúltima, la de Viedma, donde tuvimos una falla. Pero creo que en las demás estuvimos muy fuertes y eso nos salvó.

-¿Hubiese sido injusto perder el título después de tres triunfos?
-Creo que lo merecíamos un poco más que el resto pero, nada, Franco (Deambrosi) también hizo un gran campeonato. Y si hay algún otro que se lo merecía, era él.

-¿Cómo atravesaste la etapa en la que te contagiaste de COVID? ¿Volviste con mucha más determinación tras quedarte sin correr una fecha?
-Eso pareció, se vio reflejado así por todos lados, pero lo cierto es que una carrera antes a la de mi contagio habíamos cambiado el auto, pasando a manejar el que corrió Ian Reutemann. Así que nada, pudimos comprobar esa vez que todo estaba funcionando muy bien y me había quedado con muchas ganas de verlo reflejado en la siguiente carrera. Pero lo demostramos en la que seguía, después de aquella forzada ausencia.

-¿Qué pensaste mientras te mantuviste aislado?
-Fue un momento de reflexión, de poner en perspectiva el gran año que estábamos haciendo, y de afirmar los métodos que considerábamos acertados. Profundizar el proceso que nos permitió hasta ese momento conseguir el objetivo que nos habíamos propuesto, que era ganar el campeonato.



El piloto de Reconquista se desempeñó satisfactoriamente en la Fórmula 3 Metropolitana, como antecedente inmediato a su debut en TC Pista Mouras. En San Juan, Jorge Casalins y Mariano Pestoni, directivos de la categoría, se acercaron a felicitar a Gaspar por el logro obtenido.





De visita en el taller de Las Toscas Racing para probarse la butaca de la Dodge, ante el inminente comienzo del nuevo torneo, el próximo 16 de enero.

–¿Este año harás alguna otra categoría además de TC Mouras?

–Por el momento, no. Tal vez pensaría algo en el caso de que surja una chance a medida que se acerque la fecha de inicio de los campeonatos.

–¿Te gustan otros deportes, seguís algún otro?

–No mucho, mi pasión es el automovilismo solamente.

–¿El año pasado te dedicaste 100% al auto de carrera?

–No, estuve estudiando una carrera universitaria: Comercialización.

–¿Estás pasando tus vacaciones desconectado de la actividad?

–Sí, después de la última fecha traté de disfrutar lo más que pude el título junto a mi familia y amigos. Y ahora, luego del 1 de enero, estoy cambiando el chip de a poco, para ponerlo otra vez en modo carrera.

–¿Un deseo a mediano plazo?

–Obviamente, llegar al TC, je...

RECONQUISTA PRESENTE

Tras la llegada a su Reconquista natal (al norte de la provincia de Santa Fe), Gaspar fue recibido en la Casa del Bicentenario, con la presencia del Intendente de la ciudad, Amadeo Enrique Vallejos; el Subsecretario de Deportes, Ives Saucedo; el también piloto de la Monomarca Fiat y padre del campeón, Matías Chansard; y el empresario Hugo Blázquez. Al finalizar la conferencia de prensa, el Intendente Vallejos le obsequió el libro "La vida de Reconquista en sus Instituciones" y le entregó una plaqueta de reconocimiento por el título logrado.



Los colores del equipo SAP Team llevado a lo más alto del podio anual, gracias a todo el trabajo del conjunto durante 2021.


Turismo nacional
apat
tu auto también corre
FELICITAMOS A
JULIAN SANTERO
Y EMANUEL ABDALA
CAMPEONES 2021
SANTERO
TOYOTA GAZOO Racing
CAMPEÓN
2021
@prensatn
RUS
PALADINI
TotalEnergies
OMBU
KAVAK .COM
Avanzar>
Willard
COTO
Yo te conozco.

11ª FECHA
CLASE 3
SAN JUAN
11 Y 12 DE DICIEMBRE

TEXTO: G.L.C. | FOTOS: DG

CORRIERON AL "GALGO"



Mariano Pernía obtuvo su primera victoria en la división tras vencer de punta a punta con el Fiat Tipo. Santero y Domenech completaron el podio.

Y dale con Pernía... Esta vez fue Mariano. En los 80', el "Tano" celebró su primera victoria en La Pampa, en ocasión de los 200 Kilómetros, junto a Jorge Serafini al volante de un Fiat 125 cupé de la Clase B. En julio de 2008 fue el turno de Leonel, con un Chevrolet en Paraná, donde estampó su firma y luego vendrían los campeonatos. Y ahora se inscribió en la historia de los ganadores, Mariano, con el Fiat Tipo del equipo DTA Racing.

Con el semáforo verde, Pernía se metió al frente del pelotón y José Manuel Urcera largó muy bien, pero antes del frenaje de la primera curva, se tocaron con Facundo Chapur y Julián Santero aprovechó para quedar tercero, detrás de "Metralleta". El mendocino y cordobés comenzaron a pelear por el sitio de escolta y eso le sirvió a Pernía para alejarse del resto, en tanto que Lucas Carabajal quedaba cuarto y Alfonso Domenech quinto, al superar a Urcera.

En el quinto giro, cuando peleaban los puestos de escolta, el motor del Focus de Chapur falló y el segundo lugar le quedó a Santero, mientras que Carabajal, Do-



Alegría al por mayor hubo en el podio cuyano, con Santero, Pernía y Domenech en los tres escalones.

menech y Urcera pugnaban por el último escalón del podio. Y tras un Pace Car, Domenech dio cuenta del chaqueño y se quedó con el tercer lugar.

Pasando la mitad de carrera, y con los tres de adelante escapados, la atracción en los primeros puestos pasaba por quién se quedaría con la cuarta posición entre Urcera, Carabajal (abandonó por la rotura en la suspensión del Vento), Jerónimo Teti y Fabián Yannantuoni, quien partió 28°.

"Es una alegría inmensa en un año malísimo. Por distintas circunstancias tuve que cambiar de equipo varias veces, hasta que llegué al equipo de Ulises (Armellini) y cuando pusimos el auto como a mí me gusta manejarlo, y después de Trelew le dije que, si manteníamos el ritmo, íbamos a estar peleando adelante y las dos carreras siguientes las peleamos", manifestó el "Galgo", con una sonrisa enorme, por la obtención de su primer halago en la divisional mayor.

En el pedestal, mientras Pernía disfrutaba del triunfo, Santero celebraba nuevamente con el equipo de "Tito" Bessone el campeonato, coronado con la segunda colocación en San Juan. *"Estoy feliz, muy contento, por mí y por el equipo que dejó todo en cada carrera. Estuvo entretenida la final al principio, con un par de sobrepasos, después se hizo lineal pero tenía un buen ritmo; no para atacarlo a Pernía pero sí para mantenerme en el segundo puesto, que es lo que intenté hacer, sin cometer errores para que no se me acerque Domenech"*, declaró el campeón.

Por su parte, el de Pergamino, reflexionó: *"Fue una linda carrera y logramos el podio que vinimos buscando todo el año. Cerrar el año así es buenísimo, estoy agradecido a todo el equipo de Pablo Arana, a Esteban Pou por el motor y a todos los que siempre nos bancan"*.



El funcionamiento del Corolla de Santero (2°) fue superlativo durante todo el año, pese a los kilos de lastre.



Domenech (3°) cerró de gran manera la temporada con el Corolla del Arana Ingeniería Sport.



En la despedida del 1, con el Honda, el bicampeón saliente Urcera finalizó 4°.



Con un 6° lugar, Iansa terminó su ciclo con el Toyota de Bessone. En 2022, correrá con un Focus del GC Competición.



Merlo (7°) completó un excelente campeonato con el Corolla atendido por su equipo.



Lamentablemente, Castellano desertó con el Cruze del MG-C Pergamino pero se colocó 3° en el campeonato.



Posco concluyó un torneo con altibajos en un meritorio 11° puesto.



Buena presentación de de la Iglesia con el Focus al arribar 17°.

Clasificación: Yannantuoni (1:51.582)
Series: Pernía M., Chapur y Úrcera

FINAL (17V)

Pos.	N°	Piloto	Marca		Tiempo/Dif.
1	13	Pernía, Mariano	Tipo		34:58.046
2	68	Santero, Julián	Corolla	a	1.860
3	8	Domenech, Alfonso	Corolla	a	2.382
4	1	Urcera, José M.	Civic	a	10.095
5	11	Teti, Jerónimo	Cruze	a	10.318
6	155	Iansa, Gastón	Corolla	a	12.476
7	63	Merlo, Carlos	Corolla	a	12.773
8	110	Yannantuoni, Fabián	Tipo	a	13.482
9	137	Garriz, Juan José	C4 Lounge	a	13.668
10	14	Pezzini, Fabricio	Corolla	a	14.246
11	121	Posco, Nicolás	Focus	a	19.775
12	40	Gómez, Sebastián	Cruze	a	21.020
13	9	Carducci, Leandro	Focus	a	25.281
14	4	Muñoz Marchesi, M.	Focus	a	25.869
15	77	Sotro, Leonel	Vento	a	25.917
16	94	de la Iglesia, Lautaro	Focus	a	33.524
17	7	Larrauri, Leonel	Civic	a	37.340
18	56	Todino, Germán	Corolla	a	37.354
19	21	Conta, Facundo	Focus	a	38.188
20	111	Gassmann, Joel	Cruze	a	1:33.246
21	114	Franetovich, Ever	Focus	a	1 vta.
22	69	Chialvo, Martín	Focus	a	4 vtas.
23	33	Menvielle, Matías	Cruze	a	5 vtas.
24	81	Carabajal, Lucas	Vento	a	6 vtas.
25	22	Mallo, Santiago	Cruze	a	8 vtas.
26	109	Vicino, Lucas	Corolla	a	9 vtas.
27	16	Castellano, Jonatan	Cruze	a	10 vtas.
28	197	Quijada, Marcos	Corolla	a	10 vtas.
29	3	Chapur, Facundo	Focus	a	12 vtas.
30	48	Bagnera, Lucas	Corolla	a	12 vtas.
31	113	Lugón, Rodrigo	Vento	a	13 vtas.
32	55	Mallo, Manuel	Cruze	a	16 vtas.
33	118	García, Antonino	Focus	a	16 vtas.

PR y RV: No suministrados. **R:** Todino con dos puestos por MP a Larrauri y Menvielle cinco segundos por sobrepaso indebido. **A:** Conta por MP a Larrauri.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Ptos.	Pos.	Piloto	Ptos.
1	Santero, Julián*	326	26	Gómez, S.*	70
2	Merlo, Carlos	251	27	Menvielle, M.	64
3	Castellano, J.	225	28	Mallo, Manuel	55
4	Pernía, L.***	213	29	Markel, D.	53
5	Urcera, J. M.*	209	30	Chialvo, Martín	42
6	Chapur, F.	208	31	Vicino, Lucas	41
7	Teti, Jerónimo	206	32	Conta, Facundo	31
8	Domenech, A.	203	33	Cohen, Matías	22
9	García, A.	193	34	Sotro, Leonel	20
10	Muñoz M., M.	186	35	Jakos, Andrés	16
11	Iansa, Gastón**	177	36	Lambiris, M.	13
12	Werner, M.*	176	37	Lugón, Rodrigo	10
13	Franetovich, E.	155	38	Pastori, J. Pablo	9
14	Carducci, L.	145	39	Risatti, Ricardo	9
15	Pezzini, Fabricio	143	40	Apud, Yamil	8
16	Yannantuoni, F.*	136	41	Schenone, M.	8
17	Gárriz, Juan José	124	42	de la Iglesia, L.	6
18	Todino, Germán	113	43	Noceti, Diego	5
19	Gassmann, Joel*	112	44	Rossotti, J. P.	3
20	Quijada, Marcos	85	45	Bagnera, Lucas	3
21	Percaz, Adrián	82	46	Mansilla, D.	2
22	Posco, Nicolás	82	47	Stambul, Daniel	2
23	Pernía, M.*	75	48	Chorne, Ayrton	2
24	Larrauri, Leonel	72	49	Otero, Pablo	1
25	Carabajal, L.	72			

* Cantidad de triunfos

Campeón TN Clase 3
Julián Santero

"NO TUVIMOS ERRORES Y NOS SALIÓ TODO PERFECTO"

Santero destacó el trabajo del equipo Toyota Gazoo Racing, comandado por "Tito" Bessone, y la confiabilidad del Corolla que le permitió alzarse con la corona.

En el segundo año con el Toyota Gazoo Racing en la Clase 3 de Turismo Nacional, Julián Santero sumó un nuevo título a su palmarés. El mendocino se había consagrado en la Fórmula Renault Plus, en 2010; en la Fórmula Renault, en 2013; y en TC Mouras, en 2015. Además, es uno de los pilotos destacados de TC y Súper TC2000 en las últimas temporadas. *"Estoy muy contento por haber logrado el título, después de un arduo año de trabajo, así que ya estoy preparándome para un nuevo año"*, contó Santero, quien hace un par de años ya, reparte sus fines de semana del año entre las tres categorías.

Hace seis años que no vivenciaba esa alegría de consagrarse campeón, pero este logro fue especial, porque fue en la competitiva C3 de TN y lo hizo con un Toyota oficial, algo que es un incentivo extra para los corredores. *"Cuando se baja la bandera de cuadros, y te dicen que sos campeón, se te vienen a la cabeza un montón de carreras y situaciones que no se dieron en los años anteriores. Después de tantos años, y tanto esfuerzo, lograr el objetivo es muy satisfactorio, y ahora se abren nuevos horizontes y se ponen nuevos objetivos. Habrá que defender el uno en el TN, y estar más competitivos que nunca en el TC y en el Súper TC2000. Y tener un campeonato en la mano cambia la forma en cómo te ven los equipos, los sponsors, los rivales. Me encanta correr en la Clase 3 del TN, es espectacular, y me encantó correr este campeonato como lo corrimos"*, señaló el cuyano de 28 años.

Y continuó: *"El TN es una categoría súper entretenida, donde hay más sobrepasos, más espectáculo, y es la menos predecible porque puede ganar un piloto que largó 12°. Esas cosas no pasan en todas las categorías y eso atrae al público"*.

Consultado sobre qué aspectos cambian en un piloto con el 1 sobre sus laterales, Julián fue sincero y claro, tal como es al volante del Corolla. *"A mí no me cambia mucho porque sabía que podía ser campeón, ya que veníamos peleando desde hace muchos años. Con el Focus estábamos para luchar, pero distintas roturas nos imposibilitaron de obtenerlo; y lo mismo ocurrió el año pasado, con situaciones similares, o por maniobras, o por distintas circunstancias. Peleamos el torneo hasta la última fecha y nos tocó perder"*, analizó.

Al referirse sobre los factores que fueron determinantes para sumar este cuarto título personal, Santero fue preciso: *"'Tito' Bessone armó un gran equipo, con Gabriel Rodríguez, Esteban Pou, Rafael Croceri, y no lo cambiaría. Tenemos un conjunto increíble, que no permite que al auto le falte nada y eso quedó demostrado en la temporada que tuvimos; la confiabilidad del auto fue nuestro mayor fuerte. Solo paramos en una carrera, en Trelew, por un incidente que tuve, por un rival que no pude esquivar. No tuvimos errores y nos salió todo perfecto. Ojalá que podamos mantener este nivel en 2022. A eso apuntamos"*.

LA CAMPAÑA DE SANTERO

N°	Fecha	Carrera	Clas.	Sprint	Final
1	28-feb	Bahía Blanca	1°	1°	1°
2	4-abr	San Nicolás	1°	1°	5°
3	25-abr	Paraná	1°	1°	2°
4	16-may	Buenos Aires II	9°	3°	9°
5	11-jun	La Plata	4°	1°	3°
6	4-jul	Concordia	8°	2°	6°
7	25-jul	C. del Uruguay	3°	2°	6°
8	29-ago	Rosario	11°	2°	3°
9	19-sep	Alta Gracia	13°	6°	4°
10	17-oct	Trelew	ST	2°	Ab.
11	21-nov	La Pampa	4°	3°	3°
12	12-dic	San Juan	7°	2°	2°

Ref.: Clas.: Clasificación, Ab.: Abandonó, E/p: Excluido parcialmente.



El equipo Toyota Gazoo Racing ya trabaja en dos unidades nuevas en el taller. Una es para que Santero luzca el 1, la otra sería para Pezzini.



Santero celebra con la "orejona" y "Tito" Bessone en el podio. El mendocino tuvo una temporada, por momentos, arrolladora con el Toyota Corolla.



TEXTO: G.L.C. | FOTOS: DG

HIZO TODO BIEN

Tedeschi tenía que sumar todo lo que había en juego y esperar el resultado de Abdala: marcó la pole, ganó la serie y la final, pero no le alcanzó. Ortega y el campeón completaron el podio.

Lucas Tedeschi llegó a Villicum con chances de pelearle el campeonato a Emanuel Abdala pero, además, tenía que ganar sí o sí para mantener esa oportunidad, ya que en las once fechas anteriores no había podido conseguir la victoria necesaria por reglamento.

El de Las Rosas comenzó de la mejor forma en el trazado cuyano, porque marcó la pole position (sexta de la temporada) con el Etios alistado por el Giacone Competición y se impuso de punta a punta en la serie más veloz, lo que le permitió colocarse en el cajón de privilegio de la final. A su lado se ubicó Emanuel Abdala, quien con arribar entre los cinco primeros, pese al ocasional triunfo de "Cuca", le alcanzaba para celebrar el título. Sin embargo, el chubutense vivió un momento de tensión e incertidumbre antes de que el semáforo se pusiera en verde. Cuando salió de boxes y se dirigía a la grilla, el Fiesta Kinetic comenzó a fallar. Rápidamente, el motorista Rubén Guerini reemplazó las cuatro bujías y de vuelta en marcha, el Ford sonó pleno.

Tedeschi, que dominó la clasificación en San Nicolás, Concordia, Concepción, Alta Gracia, Trelew y San Juan, sumó su segundo éxito en la divisional y se quedó con el subcampeonato.

En el arranque de la final, Tedeschi se escapó al frente y Abdala perdió la posición con Pablo Ortega, quien intentó ir en busca del santafesino pero, con un gran ritmo, el Toyota verde y blanco se mantuvo a una buena distancia del tucumano del Fiat. Abdala, en tanto, transitaba desde la tercera posición, sin arriesgar en lo más mínimo.

"La última carrera fue durísima, porque Lucas estuvo muy firme durante todo el fin de semana y puso la vara muy alta. Fuimos mejorando en cada salida a pista, teníamos un auto con muy buen ritmo, pero no quise arriesgar con Pablo (Ortega) porque por ahí nos íbamos a perjudicar con alguna maniobra innecesaria, venía cuidando todo el auto. Le agradezco al gran equipo que tuve atrás; esto es mérito de ellos", comentó el flamante campeón.

Tedeschi, por su parte, quien se bajó del Toyota y fue a saludar con un abrazo a Abdala, expresó: *"Dimos todo, no nos guardamos nada y estoy amargado más que nada por el equipo, que hizo un esfuerzo enorme durante todo el año trabajando sobre el Toyota y quedó demostrado hoy. Tenía un ritmo espectacular y venía regulando la carrera para que no se rompiera nada. Vamos a sacarle el lado positivo a todo esto y tomaremos impulso para encarar de la mejor manera el próximo año"*.

En tanto, Ortega, se mostró satisfecho por el segundo puesto: *"Estoy muy, muy contento, hicimos mucho sacrificio durante todo el año. Estoy feliz por obtener este segundo puesto, queríamos ir por la victoria y sabíamos que Tedeschi tenía que ganar sí o sí, entonces no quise arriesgar por demás"*.



El Palio de Ortega (2°) tuvo un rendimiento irregular durante la temporada.



Pese a la falla antes de largar y vivir un momento de zozobra, Abdala (3°) cumplió con una buena actuación y se consagró campeón.



Yerobi, ganador de dos competencias en este 2021, llegó 9° con el Fiesta Kinetic.



El Gol Trend de Canela no estuvo a la altura en el cierre del año y "Juanchi" apenas pudo llegar 17°.



Con el Etios del equipo San Juan al TN, Facu Leanez arribó en el 6° lugar.



En la temporada en la que consiguió su primer triunfo (Rosario), Ciaurro terminó 7° con el Gol Trend.



Muy buen 5° puesto de Marcos Fernández con el March.



En la despedida del Corsa de la categoría, Torres culminó en el 11° sitio.

Clasificación: Tedeschi (1;53.667)
Series: Tedeschi, Ortega y Abdala.

FINAL (15V)

Pos.	N°	Piloto	Marca		Tiempo/Dif.
1	4	Tedeschi, Lucas	Etios		29:06.727
2	114	Ortega, Pablo	Argo	a	2.163
3	2	Abdala, Emanuel	Kinetic	a	2.479
4	22	Fernández, Marcos	March	a	6.809
5	86	Della Motta, F.	Etios	a	7.663
6	7	Leanez, Facundo	Etios	a	12.336
7	15	Ciaurro, Miguel	Trend	a	16.444
8	21	Gómez Fredes, F.	Etios	a	21.414
9	84	Yerobi, Lucas	Kinetic	a	22.069
10	14	Procacitto, Ignacio	Trend	a	24.859
11	199	Torres, Juan I.	Corsa	a	30.139
12	9	Abdala, Christian	Etios	a	30.796
13	89	Blotta, Renzo	Etios	a	31.547
14	61	Bustos, Facundo	Trend	a	31.644
15	10	Borgiani, Alejo	Trend	a	32.809
16	16	Leanez, Diego	Etios	a	33.199
17	80	Canela, Juan I.	Trend	a	51.540
18	8	Pérez, Sebastián	Onix	a	51.689
19	35	Fernández, Sergio	March	a	52.214
20	55	Guevara, Marcelo	March	a	52.973
21	121	Beguiristain, N.	Etios	a	53.668
22	78	Luna, Roberto	Trend	a	57.178
23	116	Torrisi, Alejandro	March	a	57.290
24	154	Rotondo, Facundo	Kinetic	a	1:01.032
25	30	Valderrey, Alejandro	Etios	a	1:01.456
26	36	Abdala, Sandro	Clio	a	1 vta.
27	150	Eluchans, Juan M.	March	a	1 vta.
28	12	Bestani, Maximiliano	Kinetic	a	2 vtas.
29	79	Veronesi, Marco	Etios	a	3 vtas.
30	98	Conci, Alex	Kinetic	a	3 vtas.
31	82	Aquiles, Juan Pablo	Etios	a	3 vtas.
32	37	Scordia, Gabriel	Argo	a	4 vtas.
33	3	Núñez, Gerónimo	Etios	a	8 vtas.
34	155	Salse, Sebastián	Etios	a	9 vtas.

PR y RV: No suministrados. **A:** Bustos por MP a Blotta y Veronesi por MP a Abdala S. **R:** Valderrey y Della Motta 5 segundos por superar límites del circuito en tres ocasiones.

CAMPEONATO

Pos.	Piloto	Ptos.	Pos.	Piloto	Ptos.
1	Abdala, E.**	249	28	Abdala, Sandro	53
2	Tedeschi, L.*	245	29	Beguiristain, N.	48
3	Canela, Juan I.	217	30	Valderrey, A.	47
4	Ciaurro, M.*	196	31	Eluchans, J. M.	40
5	Ortega, Pablo	196	32	Scordia, G.	30
6	Procacitto, I.	184	33	Fontana, M.	29
7	Yerobi, Lucas**	183	34	Aquiles, Juan P.	24
8	Bustos, Facundo	183	35	González, L.	23
9	Borgiani, Alejo*	174	36	Rotondo, F.	22
10	Núñez, G.*	173	37	Luna, Roberto	20
11	Bestani, M.	166	38	Cravero, M.	17
12	Bodrato M., C.*	149	39	Bailone, José I.	17
13	Leanez, Facundo	148	40	Vitar, Tomás	16
14	Gómez Fredes, F.	145	41	Chevalley, D.	16
15	Blotta, Renzo	140	42	Damiani, J. M.	16
16	Pérez, S.*	133	43	Conci, Alex	15
17	Núñez, Mateo*	130	44	Salvi, Mauro	14
18	Abdala, C.*	126	45	Arrate, José L.	13
19	Fernández, M.	119	46	Grasso, Gastón	13
20	Torres, Juan I.	115	47	Pozner, T.	12
21	Leanez, Diego	115	48	Salse, S.	12
22	Fernández, S.	90	49	Bonomo, A.	11
23	Kirstein, D.	87	50	Evolo, Horacio	10
24	Guevara, M.	81	51	Salé, Ricardo	9
25	Veronesi, M.	78	52	Bulich, Nicolás	4
26	Della Motta, F.	56	53	Schenone, M.	1
27	Torrisi, A.	54			

* Cantidad de triunfos



"LO VENÍAMOS BUSCANDO HACE MUCHO TIEMPO"

Emanuel Abdala se consagró con el Fiesta Kinetic del Ale Bucci Racing y se sacó la espina del 2020, cuando perdió el título con Posco.

En San Juan 2020, Emanuel Abdala había hecho todo bien y consiguió su primer triunfo en la Clase 2, pero así y todo no le alcanzó y Nicolás Posco se llevó la corona. Con el 2 en los laterales del Toyota Etios, podía pegar el salto a la Clase 3. Sin embargo, el piloto de Comodoro Rivadavia prefirió continuar en la división menor y pugnar nuevamente por el campeonato, aunque no lo hizo con el auto japonés sino que acordó con Alejandro Bucci para conducir el Ford Fiesta Kinetic campeón.

"Con solo ver los números del equipo de los últimos años, uno puede saber lo que es, y caímos muy bien. Nos trataron de primera y creo que por eso se nos dio el campeonato. Fue un fin de semana difícil el de la definición, porque Lucas (Tedeschi) estuvo muy fuerte, pero pudimos terminar terceros y festejar", comentó el chubutense de 26 años, quien acude a las carreras, pese a que corren con otros equipos, con su padre Sandro y su hermano Christian.

Los Abdala son laburantes en la ciudad, y el hecho de estar siempre a más de 1.000 kilómetros (salvo Bahía Blanca y Trelew, donde fueron casi locales), se les hace muy difícil reunir el presupuesto para decir presente en cada cita. *"Antes de ir a Paraná, no tenía el presupuesto y lo llamé a Ale llorando porque no podía viajar; no entendía nada y yo le explicaba que se me complicaba para viajar. Pero mi viejo vendió su camioneta, se hizo como 300 kilómetros, y pudimos viajar, con la suerte de que pudimos ganar esa carrera... Tuvimos muchos*

altibajos este año. Después de esa fecha en Paraná, sufrí un robo muy grande en Comodoro, pero bueno, lo fuimos sacando adelante y lo cerramos de la mejor manera", contó Manu, quien disputó zonales de la Patagonia y siempre soñó con correr y salir campeón a nivel nacional. *"Todavía no caigo. Llegué a Comodoro, la gente me recibió de una manera increíble... Es algo único, único, lo veníamos buscando hace mucho tiempo, no teníamos la posibilidad de poder tener continuidad y así lo hacíamos desde el 2014. El año pasado pudimos hacer un año completo, favorecidos por las carreras dobles, y logramos el subcampeonato, que no era algo menor, pero este año cambiamos de equipo y fue una gran elección"*, expresó.

Abdala la padeció hasta último momento. En la definición, pese a que Tedeschi, su rival directo por el cetro, estaba adelante (largaba desde la pole y Manu en el segundo cajón), con salir quinto le alcanzaba para coronarse. Pero... *"Cuando llegué a la grilla, lo acelero para pararlo limpio y falló; lo aceleraba fuerte y no se limpiaba, seguía fallando. Por suerte estaba Rubén (Guerini) y cambió las cuatro bujías en tiempo récord, yo no lo podía creer. Cuando lo puse en marcha andaba bien, pero fuimos a la vuelta previa y empezó a fallar de nuevo. Ahí dije 'ya está', pero lo mantuve a altas revoluciones, aceleré y se limpió"*, relató quien, quizás, tuvo la suerte de campeón de su lado y en 2022 ascenderá a la Clase 3 con un Ford Focus del Martos Competición.

LA CAMPAÑA DE ABDALA

Nº	Fecha	Carrera	Clas.	Sprint	Final
1	28-feb	Bahía Blanca	20°	12°	4°
2	4-abr	San Nicolás	11°	2°	2°
3	25-abr	Paraná	1°	1°	1°
4	16-may	Buenos Aires	11°	6°	8°
5	11-jun	La Plata	3°	10°	22°
6	4-jul	Concordia	5°	2°	4°
7	25-jul	C. del Uruguay	4°	EP	14°
8	29-ago	Rosario	3°	10°	15°
9	19-sep	Alta Gracia	8°	Ab.	8°
10	17-oct	Trelew	2°	1°	1°
11	21-nov	La Pampa	2°	1°	25°
12	12-dic	San Juan	6°	1°	3°

Ref.: Clas.: Clasificación, Ab.: Abandonó, E/p: Excluido parcialmente.

Manu posa con su familia y el equipo Ale Bucci Racing, que sumó su quinto título: 2015 con Luciano Bucci en el TS1800 santafesino; 2017 con Ale en C2 de TN; 2018 y 2020 con Posco, y ahora con el chubutense.



15° FECHA || LA PLATA || 17, 18 Y 19 DE DICIEMBRE

CARRERA DE DEBUTANTES Y NO GANADORES



Nadie pudo detener el andar triunfal de Luciano Martínez, que cerró un fin de semana a puro doblete.



Martínez, Bernardelli (entre ambos, Claudio Becerra) y Ricciardi (3°), en el podio de la 2° carrera.

DOBLETE DE MARTÍNEZ

En una fecha por el torneo interno reservado para pilotos no rankeados entre los 20 mejores hace cuatro fechas atrás, además de debutantes y no ganadores, Luciano Martínez logró un gran triunfo en la primera final. Gino Bernardelli fue el escolta mientras que Manuel Borgert (aunque ganó en Villicum, fue autorizado a correr) culminó 3°. Agustín Sexe fue quien se mantuvo gran parte de la competencia en esa colocación pero en el 10° giro ingresó el Auto de Seguridad y Borgert, que venía avanzando posiciones, pudo superarlo.

El ganador, que corre en el equipo CB Racing, fue el referente en cada salida a pista y lo ratificó desde el comienzo de la final, ya que tomó la delantera y nada lo inquietó en su trayecto al triunfo. Completaron los diez primeros: A. Sexe, Nazareno López (el mejor debutante en esta fecha, mientras que en el campeonato, dentro del torneo general, ese lugar lo ocupó Genaro Rasetto con el 6° puesto), Iñaki Arrías, Agustín Rincón, Santiago Sexe, Matías Tálamo y Mairú Herrera.

Martínez logró también ganar la carrera disputada el domingo 19/12, tras dominar de principio a fin. Nuevamente Bernardelli fue el escolta y, en gran final, Thomás Ricciardi completó el podio. Luego se ubicaron: A. Sexe, López, Arrías, S. Sexe, Bautista Dose, Rincón, Tálamo, Herrera y Esteban Luna, mientras que Borgert se consagró campeón de la Copa Estímulo NA pese a desertar de la carrera.



Excelente performance de Bernardelli: 2° en ambas finales.



Borgert fue el campeón de la Copa Estímulo NA con un auto preparado por el Dital Fórmula, el mismo equipo del bicampeón Mancuso.

Próxima fecha: 4, 5 y 6 de febrero de 2022 en el Autódromo "Roberto Mouras" de La Plata.



BUSCA SU TECHO

El joven de Chacabuco logró el bicampeonato en San Juan y su próximo objetivo es encontrar el apoyo económico para debutar en alguno de los autos con techo del Mouras.

El desarrollo del campeonato 2020 - 2021 no lo favoreció en las últimas carreras, algo que pudo sortear gracias al buen colchón de puntos que había cosechado hasta tres cuartas partes de torneo: "Totalmente", afirma quien pasó por esta situación debido a que, por la pandemia, había que descartar la puntuación en tres de las quince fechas del certamen. *"Venía todo bien, no habíamos sumado en solo una fecha. La 13° decidimos descartarla y guardar las gomas para llegar mejor a Viedma y San Juan. Al final, las cosas no fueron como pensábamos. No pudimos sumar en Viedma, la descartamos por otra en la que habíamos sumado 20 puntos".*

Llegó a San Juan con 23 unidades de diferencia sobre 62 en juego. *"En la primera me chocaron y se complicó todo. Al final terminé 21° con el motor fallando. Gracias a Dios lo revisamos para el domingo. Para esa segunda carrera, tenía que zafar de los toques y fui cuidadoso. Tal vez no me lucía, no era un circuito que conocía, pero llegué octavo. No quisimos arriesgar sin necesidad"*, señala Mancuso, que sufrió para llevarse el título pero después lo disfrutó con la misma intensidad.

Muchos podrán pensar que se inició en la actividad por mandato familiar. Si bien pisó un autódromo a muy temprana edad, tiene muy en claro que eligió este deporte por "motus propio": *"No lo hago porque mi viejo fue corredor, me crié dentro de un autódromo. A los cuatro años empecé a pedir un karting y no me lo querían dar. Tal vez mis padres sabían que el automovilismo es un camino sin regreso. Un amigo de mi papá me prestó uno. Y tuve otro hasta que a los ocho años, más o menos, empecé a correr. Finalmente, pedí uno para mi cumpleaños, y viví un momento que no voy a olvidar más, porque sentí que me estaban avalando. De ahí en adelante, no paré".*

Había sido campeón en 2019 pero no pudo manejar un auto de TC Pista Mouras por falta de presupuesto. Por estos días, la situación no cambió mucho. Se ocupa de los contactos y colabora en todo lo que puede con su padre Gustavo. La "Oveja", como la mayoría recuerda, fue piloto de TC en los años '90 y actualmente oficia de Comisario Deportivo de la ACTC. *"Él es quien más se está moviendo en este sentido. A medida que se pasa de categoría, los costos se incrementan. Tratamos de trabajar en eso. Hacemos lo posible, las ganas de seguir corriendo, están"*, se ilusiona.

Fuera del automovilismo, terminó el secundario y trabaja. Mientras no deja de seguir abriéndose camino, aprendiendo de los distintos roles que se juegan en el ambiente deportivo y la importancia del marketing en el desarrollo de los equipos. Ofrecimientos no le faltan. Su idea es seguir dentro del ámbito de la ACTC, aunque no le cierra la puerta a otras categorías. En suma, lo que va a decidir su futuro este año, es el presupuesto.



10° FECHA | C. DEL URUGUAY
17, 18 Y 19 DE DICIEMBRE

Próxima fecha: **27 de febrero en Rosario (a confirmar)**

INFORME: PRENSA TR



El campeón Azar contabiliza 248 presencias en el Top Race, con diez victorias y 43 podios. En el último podio del año, lo escoltaron De Brabandere y Guerra.

A TODO GAZ...OO

Se cerró el 2021 con la victoria y el campeonato de Azar junto al equipo oficial Toyota, mientras Capurro se impuso en la primera de las finales.

FINAL (21V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Azar, Diego	32:58.763
2°	De Brabandere, A.	1.116
3°	Guerra, Lucas	3.705
4°	Di Palma, Stefano	5.924
5°	Capurro, Matías	6.727
6°	Aldrighetti, F.	11.500
7°	Persia, Fabricio	20.661
8°	**Chiriano, Adrián**	**38.873**
9°	Bonnin, Michell	40.066
10°	Ciarrocchi, M.	1:02.924

Pilotos Copa Master

Campeonato: Azar, 250; Reutemann, 193; Ciarrocchi, 180; Fabricio Persia, 164; Facundo Aldrighetti, 125; Capurro, 104; Di Palma, 103; José M. Sapag, 99; Frano, 97; Guerra, 88; etc.

El Toyota Gazoo Racing finalizó la temporada festejando con Diego Azar, quien alcanzó la gloria después de varios intentos en la categoría y de forjar sus primeras armas en ella. Esto fue en la primera competencia del fin de semana, ya que la lucha por el título estaba planteada entre lo que podía hacer el sábado Marcelo Ciarrocchi, quien tenía la obligación de llegar bien adelante y esperar el resultado de Azar para estirar la definición hasta el domingo.

En la tercera vuelta, el auto de Ciarrocchi quedó herido en un toque con Stefano Di Palma: el neumático delantero derecho rozaba la trompa y producía un gran desgaste. Luego tuvo un despiste y ahí perdió todas las chances. Azar, quien no estuvo ajeno a pequeñas complicaciones, pudo seguir en carrera y coronarse al final con un 6° puesto. El que sí terminó de imponer sus condiciones fue Matías Capurro, quien le ganó a Matías Frano. Sin embargo, tras la verificación técnica, una anomalía en el auto del escolta, lo obligó a ceder la posición a favor de Baltazar Leguizamón, dejándole a su vez el tercer escalón del podio a Ian Reutemann.

En la segunda carrera, Ciarrocchi largó desde la pole, pero un toque lo marginó de la primera posición y debió entrar a boxes. Reutemann se afianzó adelante del pelotón hasta poco antes del final de la carrera, momento que se advertía un gran avance de Agustín De Brabandere sobre la segunda plaza de Azar. Sin embargo, cuándo se rompió uno de los neumáticos del auto del líder, Azar tomó la punta, que fue escoltado por De Brabandere, tras un muy buen debut en la categoría, y Lucas Guerra, en tanto que Darío Giustozzi se consagró campeón de la Copa Master.



Capurro logró su primer triunfo tras dominar la carrera inicial.

Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race



Campeón Top Race V6 | Diego Azar



"FUE UN AÑO EXCELENTE"

En 2020, Azar peleó mano a mano con Rossi por el título y su vecino de Del Viso se lo llevó. Este año lo reemplazó en el Camry y se consagró.

-¿Cumpliste un sueño?

-Sí, tal cual, aunque todavía no caigo, eh, ja, ja... Se dio todo junto; el campeonato, las Fiestas. Es un logro personal muy lindo, porque uno siempre se pone a principio de año como objetivo pelear y tratar de conseguir el campeonato. Así lo hice en todas las categorías en las que corrí. Y se dio en Top Race, que fue la categoría que me vio crecer. Debuté a los 17 años en el Junior e hice toda la escalerita hasta llegar al V6, y fue un crecimiento deportivo, laboral y personal. Fue algo bastante lindo.

-Digamos que vos naciste en el Top Race, porque tu papá Javier corría...

-Sí, pero no miraba las carreras porque no me gustaban. Recién a los 12 o 13 años me empezó a interesar lo que hacía y tanto apasionaba a mi viejo. Mi abuelo me empezó a llevar, con mi hermano, a los kartings de alquiler. Y ahí empecé a tomarle el gustito de ganarle a mi hermano y a entender el automovilismo. Ahí hice un click y nunca más me quise bajar.

-¿Influyó el buen presente de Matías Rossi por ese momento, un vecino tuyo?

-Mi papá le daba publicidad a Mati, cuando corría en la Fórmula, y el automovilismo siempre era motivo de charla. Además la zona es muy fierrera. Pero mis inicios en el karting fueron con Norberto, el papá de Matías, que tenía el equipo.

-Y en 2021, después de haber peleado el campeonato el anterior, te tocó reemplazarlo en Toyota. Llamó la atención que dijeras que era una presión para vos...

-No sé por qué llama la atención. Cualquiera que hubiera estado en mi lugar, cuando se baja un piloto de tamaña jerarquía, por manejar muy bien y ganando todo lo que ganó, es una mochila enorme la que te ponés. Y encima con Toyota. Yo no había ganado nada, solamente un par de carreras, entonces era un desafío gigante y no fue fácil, pero me hicieron sentir muy cómodo dentro del equipo y eso me facilitó las cosas para llegar a fin de año afianzado y con posibilidades de pelear por el título.

-¿Fue un año fantástico el que tuvieron, no?, el Camry funcionó de maravillas...

-Sí, ganamos cinco carreras, hicimos cinco pole position de diez carreras y, en las que no dominamos las clasificaciones, no convenía ganarlas por el sistema de grilla invertida y demás, entonces considero que fue un año excelente. Era un equipo nuevo para mí, con gente nueva, un techo nuevo y donde me sigo adaptando, porque lleva varias temporadas aceitar todo con el equipo. Por eso digo que todo lo que venga va a ser para crecimiento y para mejor, y ojalá sea con los mismos, o mejores, resultados del 2021. Estoy muy contento y muy agradecido, porque nunca pensé en hacer dos categorías completas, y eso se lo debo al Toyota Gazoo Racing, que me permitió ser parte del equipo y pelear un campeonato. También al Azar Motorsport, que me dio un gran auto para luchar en el TC Mouras y lograr el ascenso al TC Pista.



Próxima fecha: 27 de febrero en Rosario (a confirmar)

A. Tambascio encabezando el pelotón de adelante con el Mercedes Benz del DM Team.

INFORME: PRENSA TR



FELICES LOS DOS

Verriello se quedó con el campeonato de la categoría mientras que Agustín Tambascio ganó su primera competencia en la especialidad.

FINAL (16V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Tambascio, A.		28:17.257
2°	Gambarte, Lucas	a	0.597
3°	**Gastaldi, Luis**	**a**	**4.010**
4°	Persia, Ariel	a	5.482
5°	Zanazzi, Ianina	a	6.599
6°	Zalazar, Nahuel	a	6.985
7°	Verriello, Diego	a	8.104
8°	**Hamze, Adrián**	**a**	**8.725**
9°	Villagomez,Mateo	a	9.685
10°	Grosso, N.	a	14.837

Pilotos Copa Master

Campeonato: Verriello, 190 puntos; Palau, 158; Gambarte, 130; Oscar Sánchez (Campeón de la Copa Master), 126; Ariel Persia, 124; Miguel Otero, 115; Luis Gastaldi, 104; A. Tambascio, 88; Ianina Zanazzi, 86; Leonel Tambascio, 79; Norberto Grosso, 70; etc.

Lucas Gambarte compartía los dos primeros lugares de la grilla con Nicolás Palau, que necesitaba imperiosamente la victoria y esperar el resultado de Diego Verriello (largaba 14°) para saber si podía conseguir la corona. En esos primeros metros, Palau llegó a estar delante de todos pero una exigente maniobra lo conminó a bajar con las cuatro ruedas de su auto al pasto, perdiendo terreno en la fila. Verriello, quien también estuvo involucrado en algunas maniobras complicadas, marchaba en el 10° puesto, justo por delante de Palau. Tras una primera neutralización y con tres vueltas de carrera, aparecía un nuevo líder, Agustín Tambascio, seguido por Luis Gastaldi y Gambarte.

A nueve minutos del final, tras una nueva intervención del Auto de Seguridad, Gambarte –que había superado a Gastaldi – se erigió como el nuevo puntero. A falta de tres vueltas, Palau veía desvanecer definitivamente sus chances de campeonato tras un despiste y, en el box del Octanos Competición, comenzaba formalmente el festejo por el título. Pero había espacio para otra sorpresa: Tambascio no renunciaba a la lucha con Gambarte y, de tanto buscar el triunfo, sus autos terminaron aplaudiéndose. Así, minutos después, el comisariato deportivo sancionó al ganador por el toque y le otorgó el triunfo a Agustín, quien originalmente había arribado segundo.

Verriello sufrió algunos excesos de sus rivales en la mitad del pelotón, pero finalmente llegó a la consagración. Lo sigue Zanazzi.



Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race



"NO TENÍA PRESIÓN POR SER CAMPEÓN"

Verriello, de 42 años y con vasta experiencia en distintas categorías, se propuso disfrutar carrera a carrera y no tener la necesidad de pelear por el campeonato.

-Bueno, Diego, al final se dio un campeonato...
-Fue algo muy lindo, porque me recibieron en Mar del Plata, con la autobomba, y viene bien, después de tanto lucharla, una alegría grande como esta.

-Fue un torneo muy peleado, ¿no?
-Fue un campeonato difícil porque la mayoría de mis rivales me tomó como el que venía de una categoría más grande y era el que había que vencer o ganarle. Y en más de un caso fue excesivo el tema de que yo no gane, o que no pueda pelear adelante. Hubo que pelear más de lo que corresponde y lo hablé, porque no estuve de acuerdo con algunas decisiones de los comisarios deportivos o, en algunos casos, como en la última carrera, donde no hubo sanciones y tuve una gran cantidad de golpes adrede sin necesidad.

-¿Vos tenías esa presión por ser el piloto a batir?
-No, todo lo contrario. Busqué una categoría donde estuviera tranquilo porque venía muy saturado del automovilismo, más que nada para conseguir la plata para correr. Hubo momentos que llegaba el momento de la carrera y no disfrutaba de ir. Entonces busqué un lugar donde podía ser competitivo, pero sin tener la presión de reunir el presupuesto; quería disfrutar con la familia y carrera a carrera, sin pensar en el campeonato. Obviamente que uno quiere ganar y pelear por el título, pero no tenía ese peso.

-Corriste en el Turismo Special de la Costa, en TC Mouras, en TC Pista y se te dio en el Series... ¿Qué significa para vos?
-Cuando uno la pelea tantos años, y sabe que por ahí es difícil lograr los resultados, conseguir un campeonato es una satisfacción personal, y más allá de que es un premio al esfuerzo, se cumple un objetivo de poder alcanzar el título. Y, obviamente, busco inyectar un poco de energía para poder seguir y evaluar la manera de hacerlo. Este año quiero hacer el V6 bien, por eso estuve en Buenos Aires, reunido con los chicos del equipo, buscando el presupuesto para hacer el año completo. No es fácil, pero por eso ya estoy trabajando para hacerlo bien, porque si no, no lo hago.

-¿Qué es el automovilismo en tu vida?
-Es un modo de vida. Tengo 42 años y corro desde los 16, y de manera ininterrumpida; corriendo bien, mal, peleando adelante o estando atrás. En un momento fue lo único que hacía, en otro tuve que encaminarlo para tener otro ingreso, y eso me permitió tener hoy una distribuidora chiquita de lubricantes y el taller. Pero es una pasión grande que me cuesta dejarla, porque más de una vez dije: *"Ya está, no corro más"*, y cuando arrancaba el año, estaba viendo la forma de empezar de nuevo.



10° FECHA | C. DEL URUGUAY
17, 18 Y 19 DE DICIEMBRE

Próxima fecha: 27 de febrero, en Rosario (a confirmar)

INFORME: PRENSA TR



Malbrán celebra en el podio de Concepción con todo el equipo de Ortega y sus allegados.

APROVECHÓ SU OPORTUNIDAD

Malbrán ganó en la última fecha de la temporada y se consagró campeón de la especialidad.

FINAL (13V)

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.
1°	Malbrán, José	21:47.757
2°	Farfala, Martín	17.898
3°	Daglio, Juan	19.958
4°	Covatti, Damián	24.213
5°	Gelvez, Julieta	29.680
6°	Funes, Valentina	31.544
7°	Montero, Matías	40.864
8°	Franke, Aixa	41.011
9°	Silva, Marco	41.243
10°	Guttlein, Carlos	41.262

Campeonato: Malbrán, 244; Farfala, 223; Facundo Di Gennaro, 135; Daglio, 88; Carlos Guttlein, 80; Rocío Migliore, 52; Damián Covatti, 48 ; N. Santilli Pazos, 44; Juan C. Roca, 42; Adrián Ciocci y Marco Silva, 41; May, 39; etc.

Era un mano a mano con Martín Farfala, principal aspirante a la corona, que había llegado a esta fecha como puntero del certamen. Sin embargo, el piloto de Calamuchita logró quedarse con la carrera y el título. Farfala tomó inmediatamente la delantera hasta que, en la tercera vuelta, perdió el control del auto y, con ello, las esperanzas de mantener el título. Un trompo lo mandaba al octavo puesto y mientras volvía a la pista, buscando recuperar posiciones, Malbrán pasaba a comandar la competencia y asumía el liderazgo del campeonato.

Con la bandera de cuadros a la vista, Malbrán concluyó de la mejor manera el buen trabajo hecho durante la segunda parte del campeonato, contribuyendo al título que el R36 Team festejó al cabo de las 13 vueltas; no le alcanzó a Farfala, que llegó segundo luego de una serie de toques y roces en el epílogo de la carrera, más la exclusión por una falla técnica en los amortiguadores de Alexis May. Juan Daglio completó el terceto de adelante.

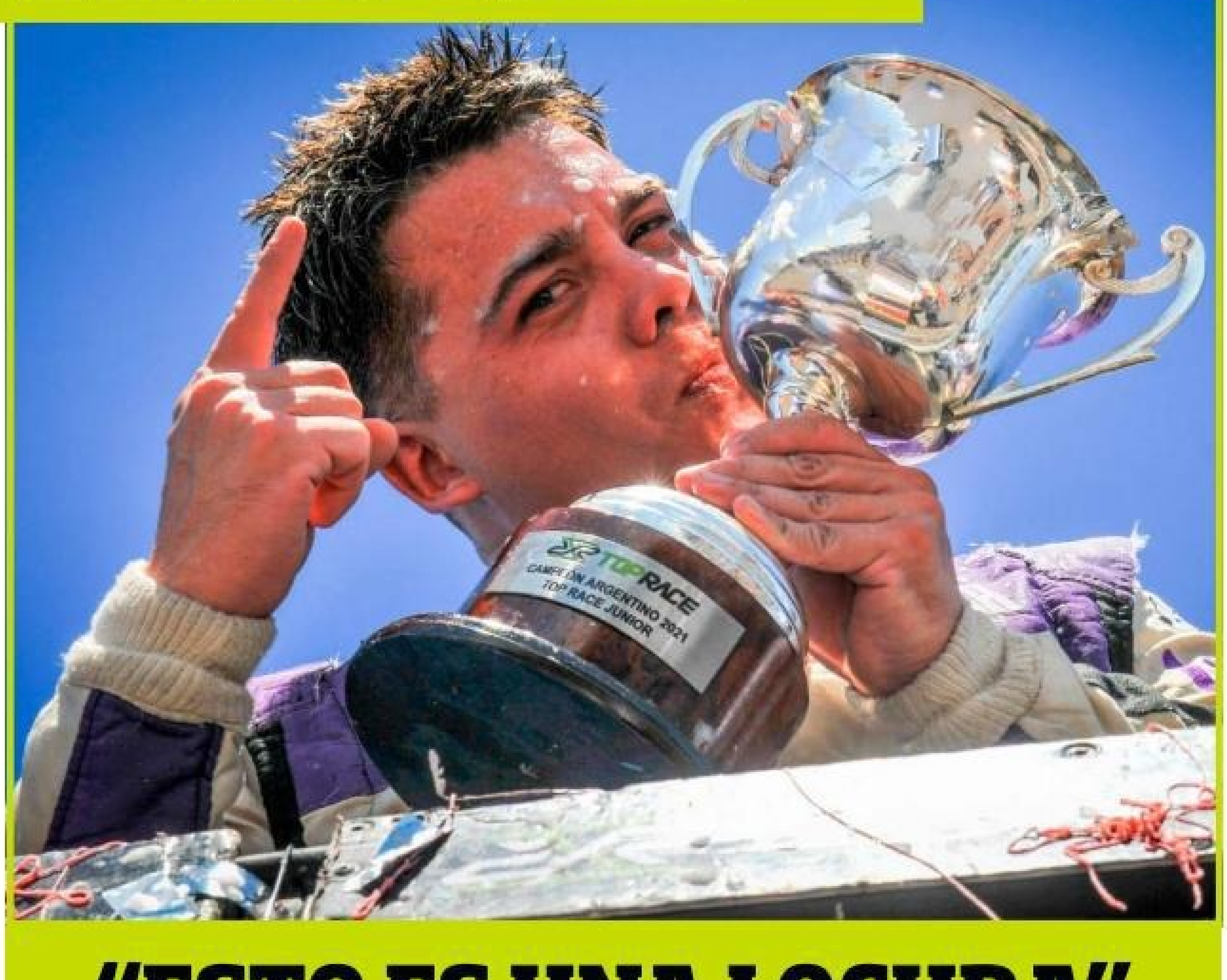
Pese a que se le escapó el torneo, Farfala tuvo el buen gesto de aplaudir a su rival cuando subió al primer escalón del podio: *"Hay que participar y disfrutar este deporte. Sé que a veces el automovilismo puede ser injusto pero bueno, cometí un error. Entré a la curva con un poco más de velocidad de lo normal, el auto deslizó, le apliqué freno, y lo perdí. Después recuperé y, sobre el final, el motor se puso en tres cilindros. Pensé que no llegaba pero tuve la suerte que no me acompañó al comienzo"*, señaló quien ahora desea seguir su campaña en el TR Series *"para seguir aprendiendo"*.



Farfala tuvo un despiste en el inicio, avanzó, llegó 2° y se quedó con el subcampeonato.

Texto: D.C. | Foto: Prensa Top Race





"ESTO ES UNA LOCURA"

Hace un par de años, José Malbrán ni pensaba en ser piloto, pero la virtualidad del simulador lo cautivó, probó en pista y ya tiene un título.

El currículum de José Malbrán es escueto. Solo posee 15 carreras en Top Race Junior, pero cuando uno va bajando la vista, se encuentra con cuatro triunfos, cuatro podios más y un campeonato. El joven de Buenos Aires, pero que se siente cordobés porque sus mejores días los vivió en el Valle de Calamuchita, de donde es oriunda su mamá, no se había subido nunca a un auto de competición. Había corrido en karting y participado en un par de Track Day pero, en el automovilismo, jamás se le había cruzado por la cabeza ser piloto profesional. Sin embargo, en medio de la pandemia, José se puso en contacto con "Tito" Pérez y, cuando el Top Race reanudó el campeonato en octubre de 2020, manejó por primera vez un coche en pista.

El primer contacto de Malbrán con los autos de carrera fue más o menos a los 20 años (hoy tiene 33), cuando se compró un volante para jugar en la computadora. Allí se metió de lleno en el automovilismo virtual, compitiendo en carreras en línea y conociendo a fanáticos y hasta pilotos. De a poco le fue tomando el gustito al deporte motor. *"Cuando jugaba, decía 'Qué lindo debe ser correr en un autódromo', pero ni se me pasaba por la cabeza, porque no sabía nada; ni siquiera veía las carreras por televisión y tampoco venía de una familia fierrera"*, contó el flamante campeón del Junior, con un Mercedes Benz del R36 Team.

Pero José se fue metiendo cada vez más en las competencias virtuales y cuando descubrió el simulador, se terminó de encantar. *"Ahí empecé a conocer más gente vinculada al automovilismo y aprendí muchas cosas, como puesta a punto, maniobras y secretos"*, comentó quien, para esa altura, vivía en Estados Unidos, a donde había ido a estudiar y trabajar en una agencia de publicidad.

Y la pandemia fue la que terminó de darle el empujón final para probar suerte, con un volante en la mano, pero en un autódromo real. En su regreso a Argentina, tras quedarse sin trabajo porque la oficina en Miami cerró, vendió todo lo que pudo (muebles, televisores y hasta vajilla) y se subió a un Mercedes Benz del LFB Racing Team, debutó en Buenos Aires y llegó sexto. Este año, junto al equipo de "Rolo" Ortega, no tuvo un buen arranque de año pero, desde la quinta fecha, se metió en la pelea por el campeonato. En la última, parecía que se quedaba con las manos vacías en el Sprint, cuando hizo un trompo al momento que iba ganando y su rival directo, Martín Farfala, lo superó. Pero el domingo fue distinto, triunfó y celebró su primer título. *"Ser campeón es una locura, nunca lo hubiera imaginado... Tuve mucha mala suerte a principio de año e hice todo el esfuerzo para descontar y llegar a la última con chances. El sábado, por el error que cometí en el Sprint, creí que perdía todo, pero el domingo la suerte nos acompañó cuando Martín perdió el auto y pude festejar"*, indicó Malbrán, quien ya se prepara para seguir su camino en el Series con un Corolla del JLS Corsi Motorsport.

INFORME: PRENSA TR

El "Coyote" venció tres veces en 2021 y alcanzó su 4° título en el CARX RallyCross.

Folledo corrió con los planetas alineados. Ganó serie, final y campeonato de la Turbo Light.

FINAL A TODO RITMO

Villagra y Folledo ganaron los torneos anuales del CARX Rallycross en la competencia que cerró una espectacular temporada.

La actividad en la **Clase Maxi Rally Turbo** arrancó con la prefinal, donde Alejandro Levy se quedó con la victoria, seguido por Mariano Terraza y Marcos Ligato. Luego terminaron Federico Villagra, Gastón González y Augusto D'Agostini.

Más tarde, en la final, Villagra logró el triunfo superando rivales gracias a su buena colocación de partida, producto de su destacada labor en la serie. Así, la corona terminó en su poder: *"Se festeja un campeonato difícil, muy peleado pero con gran ritmo"*. Ligato concluyó en la segunda ubicación y D'Agostini completó el podio. Detrás se encolumnaron Terraza, Levy y González.

Campeonato (puntajes totales, sin descarte): Villagra, 174,5 puntos; González, 164; Ligato, 151; Terraza, 108; Levy, 60,5; etc.

Por su lado, en la **Clase Turbo Light**, César Folledo prevaleció en la previa y dejó atrás a Ricardo Martinoglio. Juan Ignacio Álvarez se colocó tercero, Diego Levy cuarto y Mauricio Lambiris, quinto.

La carrera que alumbró al nuevo monarca fue dominada por el mismo ganador de la preliminar, quien gritó campeón cuando cruzó la bandera de cuadros. *"Siempre peleamos de abajo, con pocos medios. Luchamos todo el campeonato y gracias a Dios rompimos el maleficio: nos llevamos un lindo título para La Rioja"*, comentó Folledo. Levy llegó como escolta y Martinoglio ocupó el último escalón del podio, mientras Álvarez y Lambiris cerraron el clasificador.

Campeonato (puntajes totales, sin descarte): Folledo, 167,5 puntos; Lambiris, 146; Levy, 134 (en total sumó 152, descartó 18); Martinoglio, 132,5; Álvarez, 118; etc.



AGUSTÍN TAMBASCIO











PRIMER TRIUNFO EN TOP RACE SERIES (CONCEPCIÓN DEL URUGUAY, 19/12/2021)



LA FAMILIA TAMBASCIO A PLENO, EN EL RECIBIMIENTO EN BALCARCE.



ROBERTO ALONSO SE ENORGULLECE DE ACOMPAÑAR EN ESTE PROYECTO A LA FAMILIA TAMBASCIO Y DE SENTIRSE PARTE DE LA FUNDACIÓN FANGIO, GRACIAS A SU AMISTAD CON SERGIO ANDRADE (PRIMO DE LA FAMILIA FANGIO).

¡VAMOS POR NUEVOS DESAFÍOS EN 2022!

















De izq. a der: Pietranera (subcampeón), L. Maggini (campeón Copa Master), el campeón Apecetche y Trebbiani (3° en el torneo).

FINAL (14V)



Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.	
1°	Trebbiani, Luciano		22:07.058
2°	Biondo, Nicolás	a	0.190
3°	Pastorino, Matías	a	5.818
4°	Pietranera, Germán	a	7.437
5°	Apecetche, Ramiro	a	12.186
6°	Gomez, Ezequiel	a	12.514
7°	Barnetche, Facundo	a	18.578
8°	Maggini Luis (M)	a	18.788
9°	Lynn, Federico	a	32.064
10°	Olmos, Leonardo (M)	a	34.339

2° FINAL

Pos.	Piloto	Tiempo / Dif.	
1°	Pietranera, Germán		22:52.131
2°	Trebbiani, Luciano	a	0.311
3°	Apecetche, Ramiro	a	6.719
4°	Lynn, Federico	a	7.210
5°	Rodríguez P./ Rodríguez C.	a	7.849
6°	Chao, Diego	a	20.391
7°	Olmos, Leonardo (M)	a	22.399
8°	Maggini Luis (M)	a	22.469
9°	Kechichián, Andrés	a	27.694
10°	Viegas, Walter	a	30.936

(M) Copa Master

Campeonato: Apecetche, 298 puntos. Pietranera, 291; Trebbiani, 287; N. Biondo, 260; Federico Lynn, 252; Mauro Tramontana, 244; Diego Chao, 217; Gastón Garmendia, 216; Ezequiel Gómez, 213; Luis Maggini, 206; etc.

FESTEJO TRIPLE

Apecetche logró el título, mientras que Trebbiani y Pietranera.cerraron el año con triunfos.

En esta última fecha del año se disputaron dos carreras en el autódromo capitalino. En la primera, llevada a cabo en el circuito 9, Nicolás Biondo largó desde la pole pero no pudo mantener la punta en los primeros metros y fue superado por Luciano Trebbiani que, pese a los intentos de recuperar el primer lugar por parte del piloto de General Rodríguez, se llevó el triunfo. Matías Pastorino completó el podio.

La segunda de las finales se puso en marcha por la tarde en el circuito 8. El ganador, Germán Pietranera, largó adelante y marcó el paso desde el comienzo con una diferencia que Trebbiani (2°), pese a meterle presión, no pudo descontar. Fue el "1-2" para el Rodrigues Competición, seguido por Ramiro Apecetche, que logró así capturar puntos necesarios para consagrarse campeón con la Chevy del Martellini Competición.



Buen cierre de Biondo: 2° en la primera final y terminó 4° en el torneo.



Lynn mostró progresos de la primera y segunda final: 9° y 4°, respectivamente.



L. Maggini fue el mejor del año en la Copa Master.



Gómez culminó 9° en el torneo, proyecta el 2022 y agradece el respaldo a sus sponsors y al Pereiró Motorsport.

Texto y fotos: D.C.



Campeón Procar 4000 | Clase A - Ramiro Apecetche



Apecetche se coronó campeón con dos victorias en el año manejando el auto del Martellini Competición.

EL MEJOR DE TODOS

El monarca de la divisional mayor casi queda al margen de la pelea por el título pero, su recuperación, más la inconsistencia de algunos rivales, le permitió alcanzar el objetivo.

El piloto de General Rivas está arrancando la temporada. No la de automovilismo, sino la de picada de maíz. Ese trabajo de jornada completa apenas le da un intersticio para dedicarle unos minutos a su hobby. *"Discúlpame por no poder atenderte antes, ya estoy en mi casa, dale, hablemos"*, arranca del otro lado de la línea. Son las nueve de la noche y, por los próximos cuatro o cinco meses, sus horarios extra laborales: *"Gracias a este trabajo puedo practicar automovilismo, pero como un hobby. Mi viejo comenzó a correr de grande y a mí siempre me gustó. No corrí antes porque no teníamos posibilidades económicas. Arranqué a los 23 años en los zonales sobre un Chevrolet 400. Anduvimos bien y mi papá comenzó a armar una Chevy. Así, en 2016, salimos campeones del TC Regional"*, recuerda. Fue subcampeón en 2017 con el mismo auto. Ahí decidieron probar en el Procar 4000 A con otro del mismo modelo que empezó a construirse en 2018. En 2019 pasó por la Clase B y en 2020 se complicó por la pandemia. Hasta que en 2021 tuvo un arranque a pleno de nuevo en la Clase A con un auto y motores propios atendido por los hermanos Martellini (uno hace el chasis y el otro el motor).

-¿Cómo fue el duelo anual con Germán Pietranera, que ganó cuatro competencias en el año?

-La verdad, tuvimos suerte. Para pelear un campeonato no hay que parar ni una sola carrera. Pero fue raro porque no sumé en cuatro fechas y Germán, que arrancó en la cuarta, paró una sola, con lo cual, tendría una fecha puntuable menos que yo. Te decía que fue raro porque, cuando nos pasaba algo a nosotros, también le sucedía a nuestros rivales. En la cuarta ocasión que no pude sumar dije, *"Ya está, hicimos todo lo posible y no estamos para pelear"*. A la fecha siguiente había llegado 5° en el torneo, a 28 o 30 puntos del primero, pero gané y se pararon Pietranera y Nicolás Biondo. La cuestión es que al final quedé primero en el campeonato por dos puntos. Entonces me dije, *"Ahora sí, no se nos puede escapar, hay que hacer todo lo posible"*. Esa carrera fue un quiebre. El auto no estaba para ganar. Muchos venían soldados atrás mío, más ligeros que yo, pero el circuito 9 es difícil de pasar y pude aguantarlos.

-¿Cómo estás planificando los próximos pasos? ¿Te gustaría subir a otras categorías?

-Vamos a seguir igual. Tengo 28 años y soy joven pero, por otro lado, no puedo pensar mucho en categorías más profesionales. Tal vez, de haber apuntado para otro lado cuando empecé, a los 22 años, sería distinto. Pero estoy laburando con mi viejo, apostando fuerte a eso, y no puedo correr en el TC Mouras o Pista Mouras, contra pilotos que se dedican con exclusividad. Estoy en un lugar donde puedo ser protagonista y ojalá vuelva a repetir los resultados de la última temporada. No va a ser fácil porque es una categoría muy pareja en la que del primero al octavo, muchas veces, hay tres décimas; además, cuenta con un buen nivel de pilotos y diez candidatos potenciales por carrera.

Informe: Prensa Procar 4000 | Fotos: Florencia Águila | Blueline Producciones

CLASE B

PRÓXIMA FECHA: **6 DE MARZO** EN EL CIRCUITO 8 DEL AUTÓDROMO DE BUENOS AIRES.


Biondelli ganó la primera final y quedó tercero en el torneo mientras que Guevara protagonizó una gran remontada para lograr el subcampeonato: 3° y 1° en las finales.

MERECIDO

Nelson Costanzo se coronó por primera vez campeón de la división, en la previa de los triunfos de Biondelli y Guevara.
La actividad se puso en marcha en el trazado número 9 del autódromo capitalino y Nelson Costanzo, que se había consagrado campeón en el día anterior a las dos carreras finales, gracias a los puntos que sumó por marcar la pole, abandonó a las pocas vueltas por una falla en el auto. Ezequiel Biondelli tomó la punta y mantuvo un buen ritmo ante la presión del campeón saliente, Roni Caggiano. Finalmente el piloto del ByB Racing se adjudicó el triunfo, seguido por Caggiano con el Ford del José C. Paz Racing y Alan Guevara al mando del Chevrolet del Amat Racing.
Por la tarde se corrió la última final del año en el circuito número 8 y, apenas comenzada la carrera, un toque entre Biondelli y Caggiano los dejó sin chances de pelear por el subcampeonato. Guevara sacó provecho de eso y logró la victoria, escoltado por Roberto Florio (su mejor resultado en la categoría) y Nahuel Fucci.

Pese a no tener el mejor fin de semana, Taddeo terminó el año bien posicionado: 6° en el torneo.


Roni Caggiano fue 2° en la primera final y en la segunda abandonó por el exceso de un rival.


Rojas se recuperó del abandono inicial y finalizó 6° en la segunda carrera.


Ludueña cerró el año con sendos 10° y 4° puestos.

1° FINAL (13V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Biondelli, Ezequiel		27:20.791
2°	Caggiano, Roni	a	0.546
3°	Guevara, Alan	a	9.624
4°	Florio Roberto (M)	a	16.314
5°	Castejurry, Nelson (M)	a	16.619
6°	Fucci, Nahuel	a	17.197
7°	Gil, Adrián,	a	18.052
8°	Torcaso, Diego	a	19.834
9°	Eguía, Juan José (M)	a	29.297
10°	Ludueña Facundo	a	30.639

2° FINAL (13V)

Pos.	Piloto		Tiempo / Dif.
1°	Guevara, Alan		26:58.153
2°	Florio Roberto (M)	a	0.409
3°	Fucci, Nahuel	a	1.431
4°	Ludueña Facundo	a	1.807
5°	Costanzo, Nelson	a	2.395
6°	Rojas, Fernando	a	14.709
7°	Gil, Adrián,	a	15.362
8°	Rodríguez, Walter	a	15.922
9°	Asciutto, Oscar (M)	a	22.321
10°	Torcaso, Diego	a	30.900

(M) Copa Master

Campeonato: Costanzo, 374,5 puntos; Guevara, 340,5; Biondelli, 296; Roni Caggiano, 295; Nicolás Matta, 249; Martín Taddeo, 223,5; Roque Caggiano 205,5; Nelson Castejurry 187 Facundo Ludueña, 168; 10° Claudio López, 148,5; etc.



Gran festejo de Costanzo, justo detrás de la copa, con allegados y miembros de la Barra de la Sodería.

"ME GUSTARÍA SALTAR A LA A"

La consagración llegó con los puntos de la pole position, como consecuencia de un trabajo que combinó momentos de contundencia con otros de regularidad.

Después de varios intentos fallidos de poner bien a punto el auto durante los ensayos previos, aquella última pole del sábado llegó en el momento justo. *"Prácticamente* - alega Costanzo - *no habíamos podido entrenar mientras que (Ezequiel) Biondelli, aparecía muy firme. Por suerte salimos a dar todo en 'clasifica' y salió una vuelta perfecta, la cual nos permitió coronarnos en esa instancia".*

El domingo corrió más tranquilo frente a su rival por el título: Alan Guevara (ganó la segunda de las competencias). *"Sí, viajaba muy rápido, como lo hizo todo el año"*, analiza el campeón: *"Creo que la diferencia a nuestro favor fue la regularidad. Nosotros paramos solamente dos veces en la temporada; una, justamente, en la primera carrera de la última fecha, porque se nos rompió el distribuidor".*

-Ganaste dos competencias a lo largo del torneo, al igual que Guevara, mientras Biondelli lo hizo en cuatro oportunidades: ¿cómo viviste el tránsito hacia la coronación?

-Alan hizo una muy buena última parte del campeonato. En la primera fecha que paramos, él llegó tercero y nos descontó buenos puntos. De hecho finalizó el campeonato en la segunda posición. En cuanto a la velocidad, si bien Alan tuvo su mérito, creo que Biondelli fue el más competitivo, era muy rápido a la hora de clasificar. El potencial que mostró era superior al resto y por eso fue tercero en el torneo.

LOS COMIENZOS

-¿Cuál es tu experiencia en la categoría?

-El primer año arrancamos con el N° 64, continuamos con el 3, al año siguiente obtuvimos el 4 y el año pasado logramos el campeonato.

Viene del automovilismo zonal. Pasó por la Clase B del TC Regional y en su momento, como esta última categoría sufrió un transitorio bajón deportivo, apostó por el Procar 4000. *"Además, por un tema de traslados, me convenía correr más en Buenos Aires que en La Plata. En esta especialidad me encontré con autos que tienen un poco más de potencia y son más competitivos"*, comenta.

El campeonato lo alcanzó junto a una base reconocida y bien competitiva. El equipo en el que corre es el de "Juanjo" y "Nacho" Tártara (motorista y chasista) y se sumó Enrique Pellegrino: *"Con ellos tres, junto a Rubén, quien me dispensó la atención en pista durante todo el año, logramos funcionar de manera exitosa"*, completa.

En cuanto a su futuro, a los 39 años, concede: *"Sé que competitivamente estoy al 100% y puedo correr un poco más. Quiero ver si puedo dar un saltito a la Clase A. Pero eso sí, antes voy a tener que hablar con mi familia y convenir con la estructura de Tártara. Nos sentamos a charlar de manera informal porque en diciembre, a los dos días de ganar el título, tuve que aislarme por síntomas de COVID y recién me reintegré a la vida social el martes 28"*, culmina.



11ª FECHA - BUENOS AIRES -17, 18 Y 19 DE DICIEMBRE

COMO TODO EL AÑO


Gargaglione junto a Ricardo, su padre, y familiares. Su hijo Alexander, que correrá en Karting Senior, casi seguro debutará en el Procar 2000, mientras su padre tiene ofrecimientos del Procar A y B.


Fortunato sumó su sexta victoria del año y luchó por el campeonato hasta los metros finales.

Se definió el gran duelo de la temporada: Gargaglione se consagró campeón y a Fortunato no le alcanzó con otro triunfo.

Se llevó a cabo la última final del calendario para el Procar2000 en el circuito número 8 del Autódromo de Oscar y Juan Gálvez de la Ciudad de Buenos Aires. En un domingo con mucho calor, Luciano Fortunato largó desde la mejor posición tras haberse llevado la pole position y serie clasificatoria, disputada el sábado 18.

El piloto de Lobos no realizó una buena partida y Hugo Espinosa tomó la punta rápidamente. Sin embargo, Fortunato rehizo su marcha con autoridad y pasó a liderar la competencia hasta el final, logrando así una nueva victoria en la categoría con el Opel del Chino Racing. No obstante el excelente resultado, se vio imposibilitado de obtener el título, que quedó en manos de Jorge Gargaglione, que terminó sumando 400 puntos a lo largo de la temporada

FINAL: 1° L. Fortunato; 2° J. Gargaglione / L. Agüero; 3° H. Espinosa; 4° Gastón Herrera; 5° Diego Eiris (12 vueltas); 6° Daniel Dure (a 1 vuelta); 7° Marcelo Basic; 8° Alfonso Rusconi; 9° Diego Gutiérrez; 10° Daniel Huhuk (a 2 vueltas); etc.

CAMPEONATO: Gargaglione - Agüero, 400 puntos; Fortunato, 391; Herrera, 295; Ariel Hernandorena, 228; Roberto Guarnieri, 163; Nicolás Alonso, 162; Luca - Ignacio Bruno, 160; Rocío Migliore, 115; Pablo De Luca, 102; Espinosa, 73; etc.

PRÓXIMA FECHA:
6 de marzo en el circuito 8 del Autódromo de Buenos Aires.



Gargaglione disfrutando del logro obtenido junto a Santiago Re en el techo del Dodge 1500 campeón y sus colaboradores.

TÍTULO HONORIS CAUSA

Se coronó en la categoría después de un año súper competitivo, distinción que trae consigo un verdadero doctorado en automovilismo, en vista de los méritos inmanentes a su extensa campaña.

En las distintas carreras que se cursan en la universidad del automovilismo nacional, está la de la actividad zonal. Sobran los casos como el de Jorge Gargaglione, en el que un laburante termina egresando con honores de una especialidad. Un logro que representa a todos aquellos premiados con un título en la pista, pero también receptores del reconocimiento tácito a los méritos propios, sin que tengan que efectuar ninguna otra prueba para merecerlo.

"Este deporte es una pasión. Para mí, el mejor y más maravilloso que hay. Ya lo practicaba mi abuelo, mi padre (que era mecánico) y le gustaba a mi madre. Ella fue compañera de colegio de Emilio Satriano y mi papá trabajó en General Motors, en el departamento de competición, junto con Omar Wilke", dice, asumiendo que no había manera de eludir semejante herencia: *"Empecé a los 18 años, pero corro sin interrupciones desde que puse mi propio negocio, a los 28 años"*.

Una resumida muestra de sus logros son sus 6 campeonatos, 4 sub y, en 3 ocasiones, la obtención del N° 3. *"Para mí son 13 títulos"*, dice: *"Es el valor que le doy a quedar entre los tres primeros en los casi treinta años que llevo corriendo. Lo importante es llegar a la última carrera con chances de ser campeón en categorías tan competitivas como Zonal Pista, con 35 autos, el T4000 Argentino, con 38 (en su momento) o el Turismo Pista, con 45. Lograr el título es una circunstancia: por ejemplo, Lucas Granja ganó el campeonato 2020 de la Clase A del Procar 4000. Yo fui subcampeón, ¿cómo no voy a valorarlo con la diferencia de edad que hay y la clase profesional de Lucas?"*.

Ganó títulos en tierra, asfalto y manejando diversas potencias. No se da mucho: campeón con Fiat 147, 125, cupé Chevy, Dodge 1500… alternando diferentes tipos de tracción, saltando de los cuatro a los seis cilindros. También es un campeón de la vida, porque en la semana se dedica "full time" a su negocio de servicios y distribuidora de lubricantes, ramo que conoce hace más de 40 años por tradición familiar.

El desenlace del título Procar 2000 fue ajustado. *"En la tercera fecha nos empezamos a afianzar. Luego llegó la victoria y ganamos en regularidad con Leandro Agüero (NdelaR: con quien compartió el manejo del 1500), que marcó tres podios en sus tres participaciones. Los autos son muy parejos y el nivel de pilotos también. Creo que nuestro título es merecido, como también lo hubiera sido si lo ganaban Luciano Fortunato o Gastón Herrera. Los tres marcamos la diferencia"*, analiza.

El equipo campeón se completó con el aporte de la familia Re (Fernando en los motores y Santiago en el chasis), más Dante Blasic (de Los Polacos, en los amortiguadores).

Gargaglione, un apasionado del automovilismo; como dice él (y coincidimos), *"El más lindo de los deportes"*.

Guillermo Ortelli
Su adiós a las pistas

TEXTO: D.C. | FOTOS: BH

SE VA EL REY, QUEDA EL LEGADO

Es el indiscutido referente del TC en los últimos 25 años, a lo largo de los cuales ganó 7 títulos en 407 carreras.

2021 cerró la era de Guillermo Ortelli en el TC. Lo bueno es que, en este 2022, se abre otra: "Estoy motivadisimo por contar con una figura como Ortelli al equipo donde voy. Va a ser el Director Deportivo del JP Carrera, donde más años pasó corriendo. Se junta todo de nuevo, el equipo está feliz de recibirme y, con Guillermo, vamos a armar un Dream Team que va por todo". Las palabras corresponden a Agustín Canapino, todavía sensible a casi un año del fallecimiento de Alberto, su padre, con quien el ahora retirado heptacampeón logró tres de sus campeonatos. Y por



En la sede de la ACTC, tras el anuncio: "Hoy es el día más difícil, el que más nervioso estoy. Nunca me tembló el pulso en mi carrera deportiva. Pero hoy sí", señaló frente a la prensa.

si hace falta aclarar, deja muy en claro el rol que asumirá Ortelli, de la pista a los boxes sin escalas.

La transición se está dando de manera ordenada, respetando sus tiempos. Está muy seguro de su decisión. Lo más emocionante que queda del trascendente anuncio son las lágrimas cuando terminó de colocarse el casco, el día que subió al auto para largar su anteúltima carrera (este año correrá otra sólo como homenaje, el 17 de abril en Toay) sobre la grilla del Autódromo Villicum. Sus mecánicos e íntimos lo despidieron del box con un ensordecedor aplauso. Lo que había pensado a fines del año pasado, mientras regresaba a Salto luego de las fechas de Posadas y Rafaela, acababa de consumarse.

Antes había dado una conferencia de prensa oficial en la sede de la ACTC. Como parangón, el último que había congregado la inmensa atención del ambiente, también en una reunión a cuyo llamado concurrió toda la prensa, fue Juan María Traverso, en 2004.

Lo acompañaban su esposa Analía y su hijo Mateo. Obviamente toda la Comisión Directiva de la ACTC, encabezada por Hugo Mazzacane. Colegas, amigos y compañeros: Christian Ledesma, Guillermo Kissling (fundidos en un contenedor abrazo), videos con mensajes de los pilotos, la hinchada de Chevrolet desbordando la vereda de Bogotá 166, autoridades del Municipio de Salto y una larga lista de afectos que no querían perderse el trascendente momento.

Sus comienzos fueron en la escuela de karting, primero con uno prestado y después con otro que le regalaron sus papás, Nelly y Hugo, quienes fallecieron en 2004 y 2015, respectivamente. Seguramente vieron en Guillermo (que primero había elegido el fútbol y llegó a jugar sus buenos partidos) un entusiasmo distinto en el descubrimiento de su nueva pasión. Y la apoyaron.

Tras su ascenso a la Fórmula Renault y el TC2000, debutó en 1994 en las Dos Horas de TC, que ganó en dupla con Fabián Acuña en el "Gálvez". Ya como piloto titular, obtuvo su primer y segundo triunfo en 1996 con Ford.

Al año siguiente, ganó su primera carrera con Chevrolet. En total logró 32 triunfos en finales hasta su retiro, luego de 26 temporadas ininterrumpidas en TC. El pase se había dado porque había firmado su participación en TC2000 con el equipo oficial Chevrolet.

Sus siete campeonatos de TC fueron obtenidos en 1998, 2000, 2001, 2002, 2008, 2011 y 2016, todos con Chevrolet. También ganó 13 veces en Top Race (fue campeón en 2001 y 2006), 9 en TC2000 y 1 en la Clase 3 del TN, más las que obtuvo en la Fórmula Renault (fue subcampeón en 1993).

Después de Juan Gálvez, que ganó 9 títulos, el de Salto le sigue en la estadística con 7, por encima de pilotos como Traverso con 6, Oscar Gálvez, 5 y

"La verdad me siento muy bien... estoy muy seguro de la decisión que tomé. Y eso me da mucha tranquilidad".

SUS NÚMEROS EN TC

Fecha de nacimiento: **25 de abril de 1973**
Lugar: **Salto, Bs. As.**
Debut en TC (carrera): **11/9/94, Buenos Aires**
Campeonatos: **7**
Carreras: **407**
Récords de vuelta: **71**
Podios: **98**
Victorias en finales: **32**
Victorias en series: **92**
Pole position: **32**

SUS CAMPEONATOS

1998: **TC**
2000: **TC**
2001: **TC y Top Race**
2002: **TC**
2005: **Top Race**
2008: **TC**
2011: **TC**
2016: **TC**

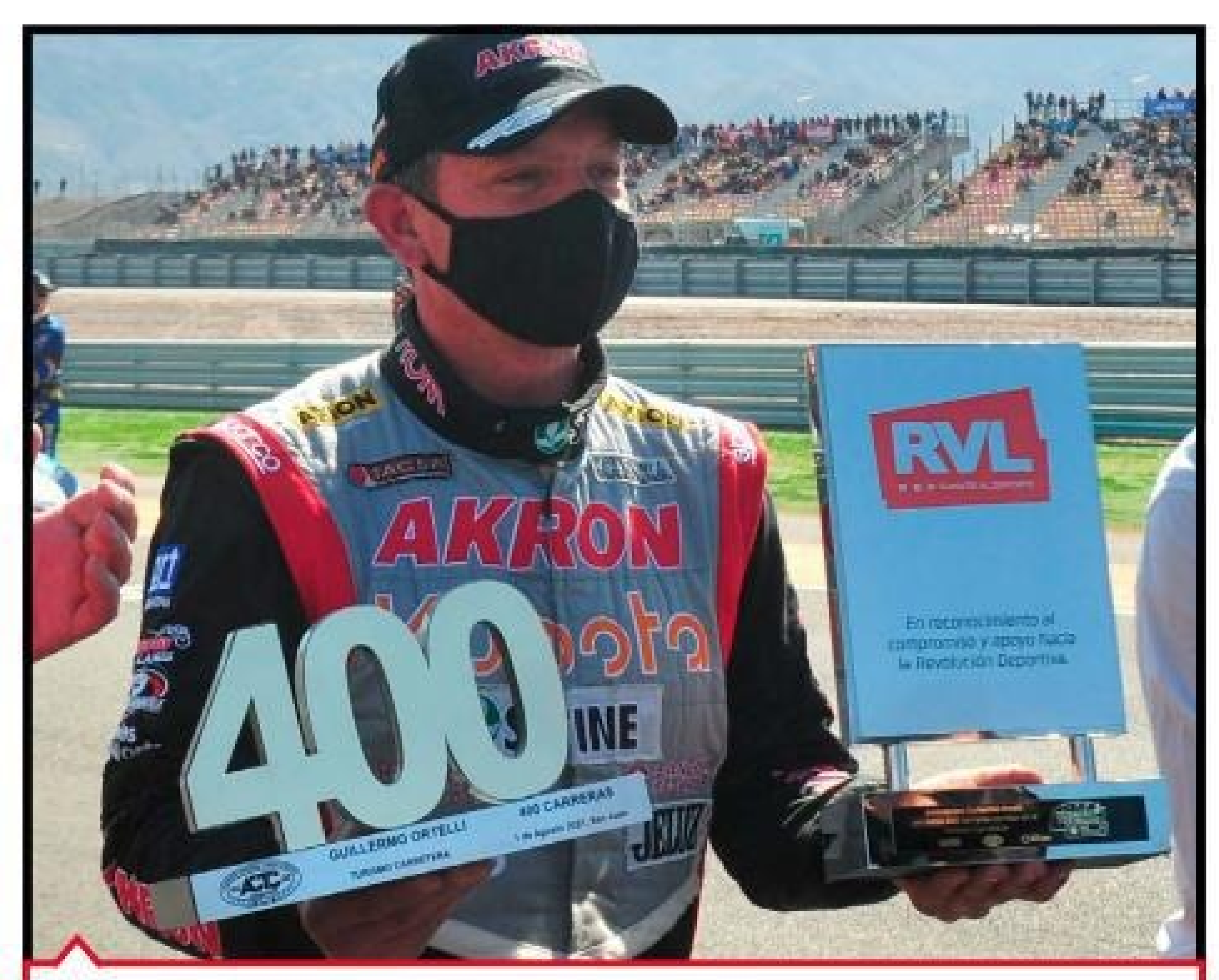
Dante Emiliozzi y Agustín Canapino, con 4.

Su último título lo alcanzó en 2016. Así como los de 2001 y 2008, no llegó a la última competencia como el favorito. En esta ocasión, en la vuelta final, transitando la última curva del circuito de La Plata, había visto por los espejos que Matías Rossi, el gran candidato, estaba cuarto, suficiente para ser campeón. Pero de pronto todo cambió con la maniobra que intentó Mariano Werner, rozándose con Rossi al querer superarlo. Así, el segundo puesto le permitió a Ortelli ganar otro campeonato, ya que Rossi quedaba 24° en el clasificador. Esos 37 puntos de desventaja con los que había arrancado la jornada, se habían esfumado como por arte de magia. En 2001, también había llegado a la última fecha en desventaja, a 18 puntos del "Gurí" Martínez, cuando se podía sumar 25 puntos por carrera como máximo. O en 2008, cuando corría detrás del "Pato" Silva, su compañero de equipo en aquél JP Racing, y la intempestiva implementación de la Copa de Oro nubló de un plumazo el despejado camino que había recorrido el chaqueño hacia el título.

Hechos que Guillermo supo aprovechar gracias a sus virtudes. La búsqueda del método, no desviarse nunca de sus objetivos, menos todavía bajar los brazos y estar siempre atento para aprovechar la más mínima oportunidad.

Lo sabe Guille mejor que nadie. Porque son los valores de su familia. Lo dejó claro cuando ganó su último título, hace cinco años: *"Les quiero agradecer a mis viejos, dos seres maravillosos que me siguen desde el cielo, por las fuerzas que me dan. Me contagiaron su espíritu de lucha y enseñaron que con paciencia, sacrificio y trabajo, todas las cosas llegan".*

"No esperaba tanta manifestación de cariño, en persona y por las redes... Es increíble, jamás imaginé una cosa así, estoy eternamente agradecido por tantas muestras de afecto".



Otro hito: este año, en la primera visita al autódromo sanjuanino de Villicum, fue reconocido por sus 400 carreras en el TC.



Concepción '16: su último triunfo con la Chevy, alistada íntegramente por el JP Carrera, equipo en el que corrió más años en TC.

Nunca fue de darle demasiada importancia a las estadísticas. O al menos, le dedicó menor atención que asegurarse de manejar un auto excelente en todas sus incursiones en pista. Ganó un campeonato más que Traverso, su ídolo de chico, y con quien, obviamente, compartió varios duelos en pista. Y tuvo la fortuna de competir con otros grandes como Rubén Luis Di Palma, "Tito" Bessone, y más acá en el tiempo, con su contem-

TODOS SUS TRIUNFOS

N°	Fecha	Escenario	Marca
1	11/9/1994	Buenos Aires	Ford Falcon
2	6/10/1996	Trelew	Ford Falcon
3	1/12/1996	Nueve de Julio	Ford Falcon
4	8/6/1997	Nueve de Julio	Chevrolet Chevy
5	8/2/1998	Mar de Ajó	Chevrolet Chevy
6	7/2/1999	Mar de Ajó	Chevrolet Chevy
7	21/2/1999	Mar de Ajó	Chevrolet Chevy
8	13/6/1999	Paraná	Chevrolet Chevy
9	11/6/2000	Nueve de Julio	Chevrolet Chevy
10	2/7/2000	Río Cuarto	Chevrolet Chevy
11	6/8/2000	Paraná	Chevrolet Chevy
12	27/8/2000	Olavarría	Chevrolet Chevy
13	3/6/2001	Olavarría	Chevrolet Chevy
14	2/6/2002	Paraná	Chevrolet Chevy
15	19/1/2003	Mar de Ajó	Chevrolet Chevy
16	24/8/2003	Rafaela	Chevrolet Chevy
17	8/2/2004	Mar de Ajó	Chevrolet Chevy
18	12/6/ 2005	Rafaela	Chevrolet Chevy
19	5/3/2006	Mar de Ajó	Chevrolet Chevy
20	24/6/2007	Posadas	Chevrolet Chevy
21	10/2/2008	Mar de AJó	Chevrolet Chevy
22	20/4/2008	Nueve de Julio	Chevrolet Chevy
23	3/8/2008	Río Cuarto	Chevrolet Chevy
24	26/10/2008	Paraná	Chevrolet Chevy
25	1/5/2009	Balcarce	Chevrolet Chevy
26	23/8/2009	Nueve de Julio	Chevrolet Chevy
27	29/5/2011	Bs.As.	Chevrolet Chevy
28	24/11/2013	Trelew	Chevrolet Chevy
29	9/2/2014	Neuquén	Chevrolet Chevy
30	22/3/2015	Concordia	Chevrolet Chevy
31	28/8/2016	Paraná	Chevrolet Chevy
32	2/10/2016	C. del Uruguay	Chevrolet Chevy


poráneo "Gurí" Martínez.

Ahora trabajará para devolverle al automovilismo lo mucho que le brindó, volcando toda su experiencia desde el lado interno del box. Pero siempre cerca de lo que es su pasión. Ortelli deja la pista, pero se queda en otro lugar para participar y seguir creciendo junto a la categoría. Es un lindo consuelo. Pero te vamos a extrañar Guille...



Desde hace algunos años, Guille y su hijo Mateo también son apasionados de la actividad ecuestre.



Una postal del año 2001, a poco de conquistar su tercer campeonato, cerca del público. Siempre tratado con respeto y aplaudido por todas las hinchadas.



Trelew '96: su primer triunfo como titular con chasis de Miguel Lopresti/Fabián Fuentes y motores del recordado Omar Wilke.

"¿Cómo voy a trabajar con Agustín? Creo que la mejor manera la vamos a ir descubriendo juntos, con él y todo el equipo"



Se conocen bien. El binomio Canapino y Ortelli se impuso en los 200 km de Bs As del STC2000 en julio de 2016. Este año, el JP Carrera volverá a tenerlos como piloto y Director Deportivo.



La última salida a pista. Fue un fin de semana especial, donde recibió un merecidísimo reconocimiento de todo el ambiente.

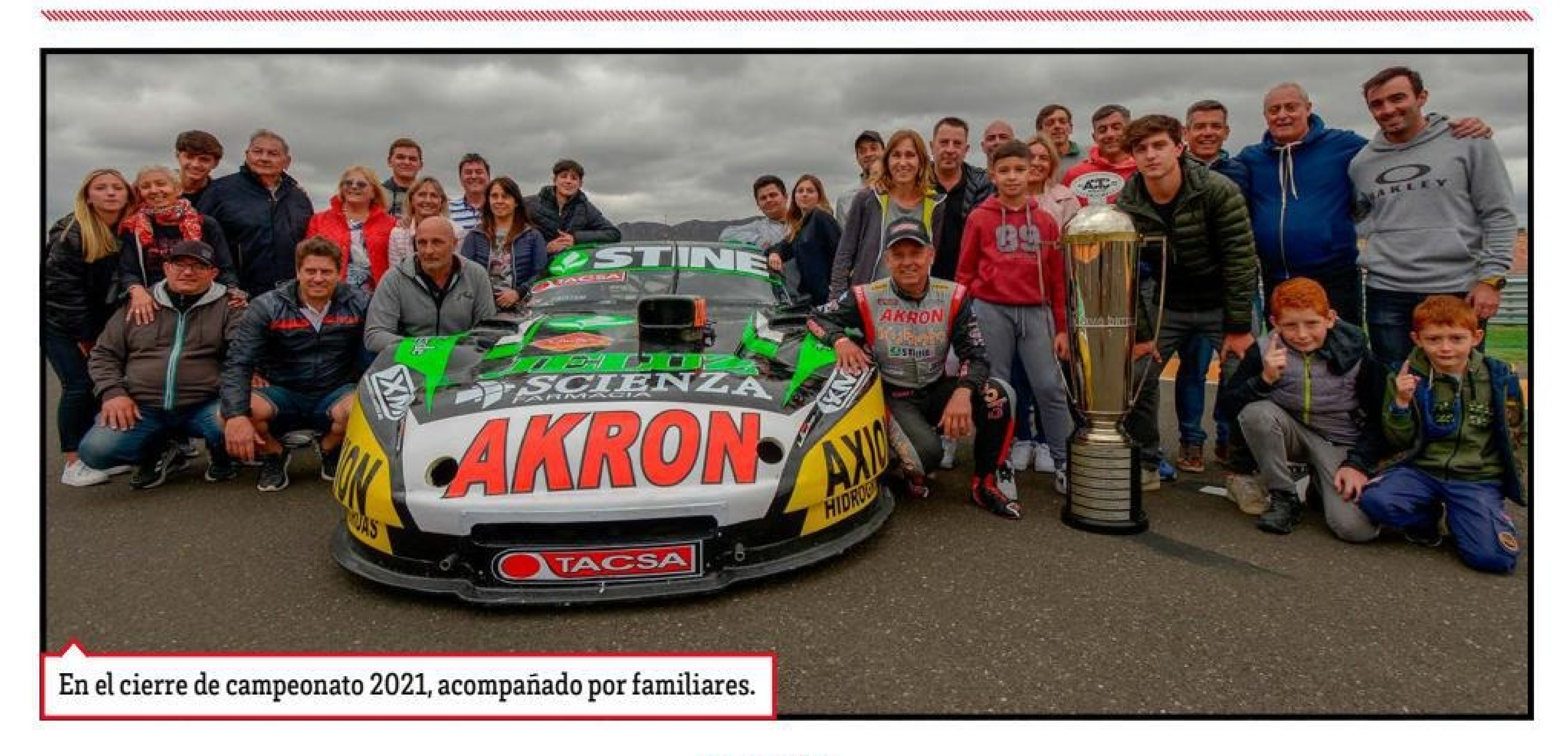


Don Hugo, el papá de Guille, fue un supervisor de lujo y puntal afectivo del piloto en los boxes.



En sus comienzos fueron compañeros de equipo en TC2000 con el "Guri" Martínez, pero el TC los puso a un lado y otro de la vereda. Rivales, sí, pero se profesan una elevada consideración mutua.

"Me retiro después de haber puesto todo por esta pasión que, sin el apoyo incondicional de mis padres, mi familia y amigos, no hubiese sido posible".



En el cierre de campeonato 2021, acompañado por familiares.



LAS ÚLTIMAS NOVEDADES





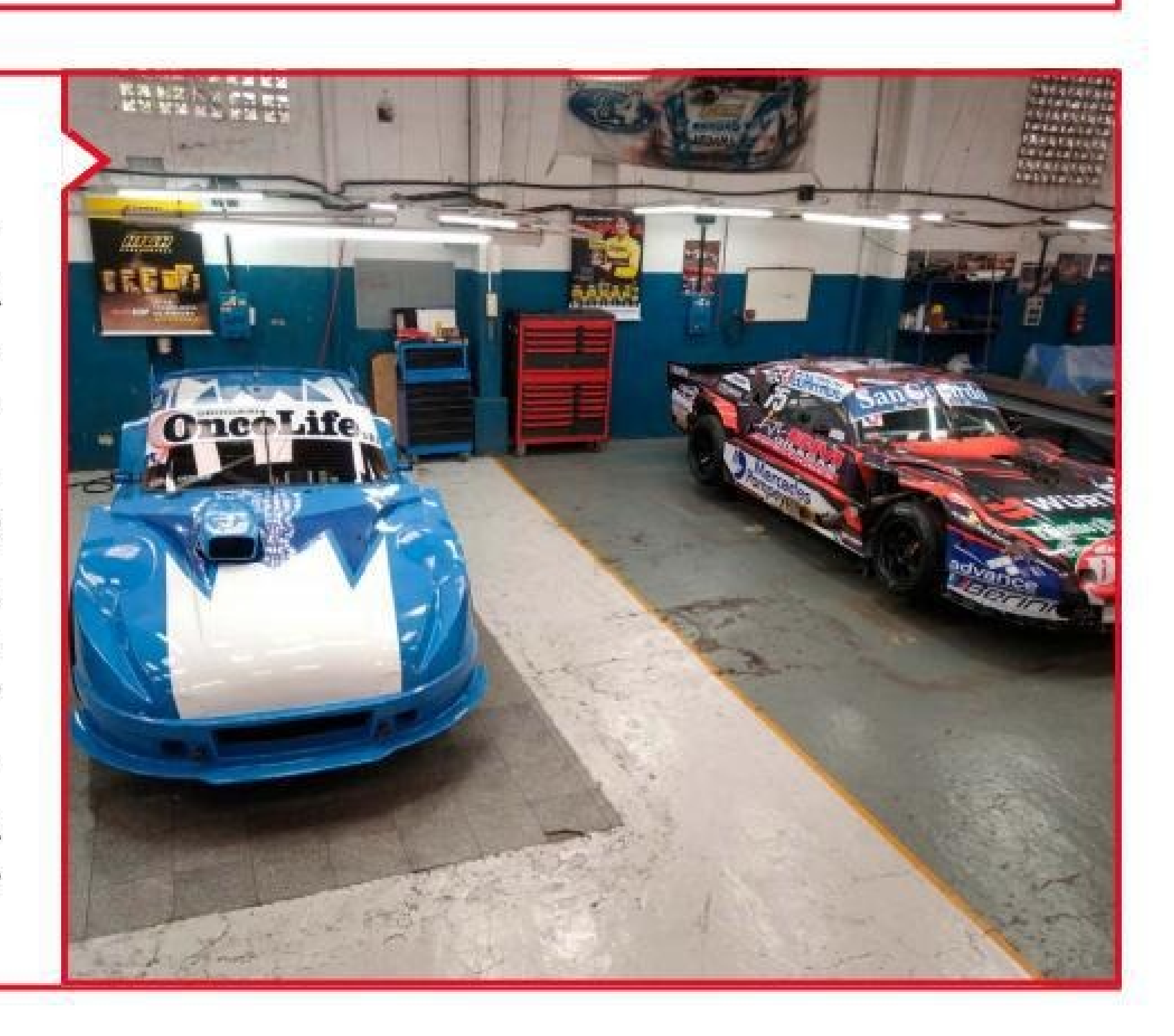
ARDUSSO SE INCORPORÓ AL LRD PERFORMANCE

"Estoy muy feliz de integrarme al LRD Performance, así que le agradezco a Diego De Carlo por esta oportunidad. Conozco a algunos de los mecánicos, y eso es muy bueno. Hay que acortar los caminos en el menor tiempo posible, y tratar de que el período de adaptación sea breve. Siempre pensamos en ser protagonistas, en poder festejar a lo largo de la temporada y disfrutar de estar juntos. Vamos a ir de menos a más", expresó Facundo Ardusso en un video que publicó el equipo en sus redes sociales, cuando confirmó la vinculación del santafesino. El "Flaco" conducirá el Chevrolet que utilizó De Carlo en el último año y el piloto (y titular de la escuadra) alternará entre TC – participaría en diez fechas - y TC Pick Up.

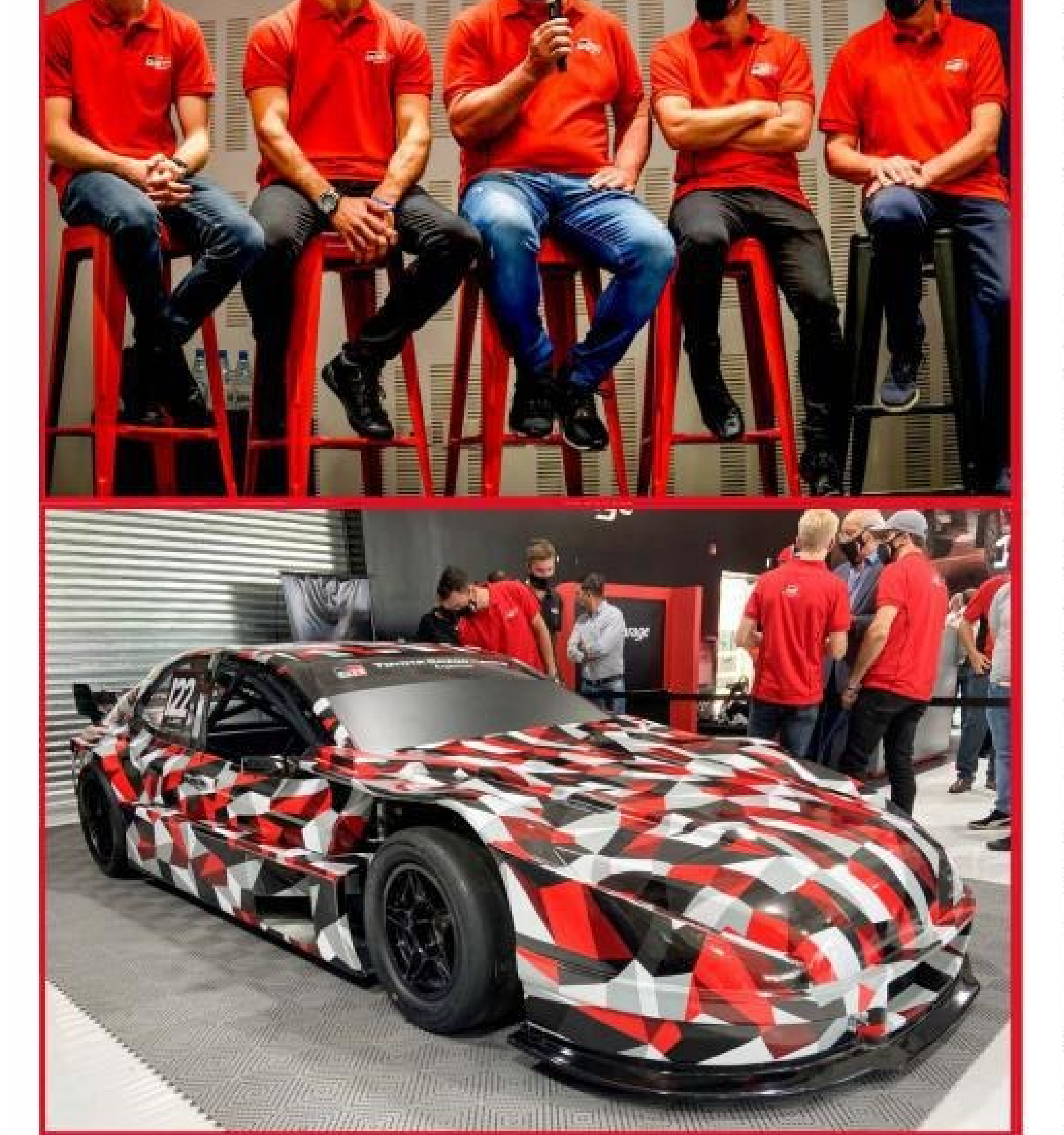
Además de Ardusso, el ingeniero Braian Kissling se sumó como jefe técnico de la estructura de Canning, mientras que Alfredo "Gardelito" Fernández será el motorista, Federico Benavidez el responsable del taller y Conrado Zankel encargado del auto. El 29 de diciembre pasado, Facundo tomó contacto por primera vez con el Chevrolet en el Autódromo de La Plata.

"JOSITO" DI PALMA ACORDÓ CON SAVINO

Sin lugar en el Maquin Parts, el arrecifeño buscó alternativas de equipos con Ford. La primera posibilidad había sido regresar al Uranga Racing, pero el mismo "Josito" se encargó de explicarlo. *"Estuvimos muy cerca de cerrar la incorporación, lamentablemente no conseguimos motor para el auto y no pudimos continuar con lo proyectado"*, explicó, y el "Chispa" lo ratificó. Pero unos días después, el nieto del "Loco" se reunió con José Savino y pactaron la incorporación al Savino Sport, equipo que también atenderá el Chevrolet de Sergio Alaux. El motor del Ford estará a cargo de Daniel Berra.









TOYOTA MOSTRÓ EL CAMRY DE TC

En una conferencia de prensa en la planta industrial de Toyota Argentina en Zárate, el Presidente de la terminal, Daniel Herrero, junto a Hugo Mazzacane, Presidente de la ACTC, encabezó la presentación del Toyota Camry con el que la marca japonesa incursionará, a partir del campeonato 2022, en Turismo Carretera. *"La misión que tiene Toyota Gazoo Racing es fabricar autos que las personas amen manejar. Nuestro compromiso es hacer cada vez más fans del automovilismo. La idea era participar en todas las categorías que pudiésemos. En 2018 tomamos contacto con Hugo y le planteamos el proyecto de que Toyota esté en el Turismo Carretera. A partir de allí, lo dialogamos. Le agradezco a él por la confianza"*, dijo el CEO de Toyota. Mazzacane, por su parte, manifestó: *"Comenzamos a trabajar luego de una visita a la fábrica en 2018. Llegamos al 2021 y junto a la Comisión Directiva fue tratado este tema con mucha antelación. Aprobamos el ingreso de una quinta marca en el TC. Casi en 85 años fueron varias las marcas que acompañaron a la categoría; llegó el momento de cambiar y dar un paso hacia adelante. Esperemos que el año próximo sea un año fantástico"*.

Al regreso de Matías Rossi, se sumó la oficialización de Andrés Jakos como el segundo piloto de la escuadra, que tendrá a Cristian Kissling como encargado técnico y a "Rody" Agut como preparador de los Cherokee multiválvulas que impulsarán a los Camry. *"Es un placer volver a la categoría con Toyota. El ingreso de Toyota Gazoo Racing fue una noticia impactante y estoy feliz y ansioso, obvio. Ojalá que sea una gran año para el TC"*, expresó Rossi. En tanto que Jakos declaró: *"Es un sueño hecho realidad. Estoy muy agradecido con Daniel y todos los que confiaron en mí. Llevaremos la marca lo más alto posible"*.

El 24 de enero, en el Autódromo de Rafaela, el departamento técnico de la ACTC encabezará una prueba aerodinámica con el Camry y un Chevrolet, cuyos pilotos aun no fueron definidos, para comparar datos. Posteriormente, los autos serán trasladados a Paraná, donde ambas máquinas girarán en el circuito y también se recopilarán informes de los ensayos.





LA ARMADA DEL "GURÍ" MARTÍNEZ

El "Gurí" Martínez Competición - Dowen Pagio Racing se prepara para dar pelea en tres frentes distintos: Turismo Carretera, TC Pista y TC Pick Up. En la máxima, Juan Bautista De Benedictis continuará con el Ford, que probó en el "Mouras", y Ayrton Londero, quien también condujo en La Plata el Torino con el que competirá en 2022. En TC Pista, Agustín Martínez y Damián Markel manejarán los dos Ford, en tanto que el "Gurisito" también se presentará en TC Pick Up junto a su padre, con sendas Ranger. Las otras dos camionetas Ford serán las del SAP Team, que estarán a cargo de Londero, quien también debutará en la división de las camionetas, y Federico Pérez.



URCERA DOMÓ AL TORO POR PRIMERA VEZ

En el Autódromo de La Plata, José Manuel Urcera probó el Torino del Maquin Parts (ex Esteban Gini) durante dos jornadas y quedó sumamente conforme con el funcionamiento del coche, el trabajo del equipo y el tiempo establecido. En el segundo día de test se sumó Gini, quien estrenó el Torino con el que afrontará la temporada.



EL "CHINITO" SE QUEDA EN EL DI MEGLIO MOTORSPORT

Si bien en un principio, ni bien se llevaron el coche al taller de Rodolfo Di Meglio después de la carrera de La Pampa, la familia Ciantini no había definido el proyecto para 2022, en los últimos días, Diego Ciantini probó su Dodge en La Plata en una *"intensa y positiva prueba"*, por lo que arrancará el torneo con la estructura de Lugano, que incorporó a Guillermo Kissling como ingeniero técnico y Marcelo Silva como motorista.



EL TOP RACE RENUEVA SU PARQUE AUTOMOTOR

En la última fecha en Concepción del Uruguay, Alejandro Levy, Presidente de Top Race, presentó los modelos que compondrán la categoría mayor a partir del 27 de febrero de 2022, cuando comience la temporada.

El puntapié inicial lo dio Toyota, cuando planificó reemplazar el modelo Camry por el Lexus, marca del grupo japonés de alta gama. A partir de ahí, los equipos tomaron el compromiso de cambiar los restantes modelos, con las versiones más modernas, y será el primer paso de la renovación total de la divisional a partir de 2023, con la implementación de los motores V8. *"Pensamos en el futuro, y para evolucionar, hay que mirar para adelante. Esto es una superación del Top Race, del equipo de trabajo, para los pilotos y los equipos de la categoría. Que podamos tener los modelos que se comercializan en el país, es muy importante para nosotros, y les agradecemos a los equipos y a las marcas, el voto de confianza que nos dan con estos vehículos"*, comentó Levy en la presentación.

La idea de la categoría es contar con 23 o 24 autos en la grilla de la primera fecha del año y los coches que la compondrán son Lexus, Mercedes Benz Clase E, Fiat Cronos, Chevrolet Cruze y Ford Mondeo.



"JUAMPI" PILO SE PASÓ A DODGE

Después de conseguir su primer triunfo en TC Mouras y de integrar la Copa de Oro con el Chevrolet de Las Toscas Racing, Juan Pablo Pilo se desvinculó de la estructura de Canning y encarará su debut en TC Pista con un Dodge del SAP Team. El de Isidro Casanova ya giró con el coche y obtuvo muy buenas sensaciones. El equipo rosarino también contará con Humberto Krujoski en TC Pista, al mando del Dodge 0 km que se encuentran alistando. En tanto que en TC Mouras estará Gaspar Chansard con el Dodge ex Alberto Jaime bajo la estructura de Las Toscas Racing, mientras que Lucio Calvani se subirá a un auto del Galarza Racing en TC Pista Mouras. En TC Pick Up, extendiendo la alianza con el Martínez Competición, Federico Pérez y Ayrton Londero conducirán las Ford Ranger, así como también Sofía Percara, Agustina Mattio, Enzo Torres y Alfredo Esterkin competirán en la Fórmula 3 Metropolitana, con la asistencia de Julio De Bonis.

SHELL Y DOS DÍAS A PURO RUIDO

La empresa petrolera organizó, en el Autódromo de La Plata, dos jornadas de Sponsor Day con clientes y proveedores, quienes disfrutaron de girar en los autos históricos y campeones de TC que se encuentran en el Museo.



TODOS PARA CANAPINO

En la primera prueba de Agustín Canapino con el JP Carrera, toda la estructura dirigida por Gustavo Lema estuvo presente en los boxes del "Mouras". Guillermo Ortelli, en su nuevo rol de director deportivo; Ariel Lucesoli y Alcides Piatti como encargados técnicos; el motorista Ezequiel Giustozzi; y su hermano Matías acompañaron la jornada de test comparativo entre el Chevrolet de su propiedad, con el que peleó el campeonato, y la Chevy que utilizó Ardusso, que ahora será conducida por Santiago Mangoni. Si bien las puestas a punto de los coches eran muy diferentes, la escuadra de Canning recopiló muchos datos para analizar antes de que comience la temporada.



PRESENTACIÓN Y PRUEBAS AL POR MAYOR

El RUS Med Team continúa apostando a las categorías de la ACTC y se amplía en todos los frentes. En TC, a Alan Ruggiero, quien estrenó el Ford en una jornada de ensayos en La Plata (marcó 1m27s8 en su mejor pasada, con neumáticos usados), se le sumó Juan Martín Bruno, quien llevó su Torino al taller de Arrecifes. En TC Pista, Pedro Boero giró en el "Mouras" con el Torino y estableció 1m28s2 con gomas nuevas, mientras que Ian Reutemann, en su reincorporación al equipo con Torino, también transitó y cronometró 1m28s5, con caucho nuevo. En TC Mouras, Maximiliano Vivot es la nueva figura de la estructura y manejó el Dodge con el que afrontará el campeonato, con 1m31s0 en su ronda más veloz hasta que padeció un problema en el motor. Thomas Ricciardi, por su parte, debutará en TC Pista Mouras y, en su primera actuación, estampó 1m33s0 antes de que también fallara el impulsor. Por último, los chicos de la Fórmula 3 Metropolitana, también efectuaron un test: Juan Pablo Guiffrey (1m30s8); Santiago Biagi (1m31s1) e Ignacio Monti (1m31s9), a quienes se les suma Genaro Rasetto en 2022.



¡EL *LÜSQTOFF RACING* ENCARA EL 2022 CON IMPECABLES PILOTOS Y EL DESAFÍO DE SER PROTAGONISTAS!

Contarán con:

- Mauricio Lambiris en Turismo Carretera, además de TC Pick Up y Turismo Nacional Clase 3.
- Ianina Zanazzi en TC Pick Up.
- Matías Bonazzola en Procar 4000 Clase B.
- Mariano Terraza en Rally Federal.
- Ricardo Martinoglio en CARX RallyCross y Copa Bora 1.8 T.
- Eduardo Viglietti, Bruno Viglietti, Ramiro Borelli, Federico Yansen, Nicola Escalon y Bruno Oliver en Karting.

FESTEJO DE RUS Y RECONOCIMIENTO PARA GODOY

La empresa Río Uruguay Seguros tuvo un gran cierre del 2021. La firma líder del sector celebró sus 63 años (se fundó el 21 de diciembre de 1958), con las familias de Concepción del Uruguay en la Plaza Ramírez, con shows musicales de Piñón Fijo, la "Princesita" Karina, Sentimientos del Corazón y comparsas del carnaval de la ciudad. De los festejos, denominados "Aseguremos un futuro sustentable", se centró en fomentar el cuidado del ambiente a través de la economía circular con acciones como, por ejemplo, el reciclado. Por tal motivo, fueron convocadas las ONGs locales que trabajan en esta materia como Santa Clara de Asís, Amuyén–Casa del Niño "San Roque", Ayuda Animal y la Escuela de Educación Especial N° 1 "Surco de Esperanza".
Las mismas estuvieron ubicadas en diferentes stands alrededor de la plaza recibiendo materiales como cartón, botellas, papeles, ropa y otros insumos para reciclar. También participaron representantes de la gastronomía local que se sumaron a colaborar con las ONGs y estuvieron sirviendo alimentos y bebidas en materiales reciclables. Lo recaudado por estos stands fue entregado a las ONGs, que recibieron 25 mil pesos cada una para continuar con sus actividades.
Por otra parte, el Contador Juan Carlos Lucio Godoy, Presidente de RUS, fue reconocido por la Academic Union Oxford como "Profesor Honorario" en el campo de los negocios y la economía. La distinción se realizó vía Zoom con el fin de reconocer los logros de las personalidades que sobresalen en el ámbito de los negocios, la ciencia, la economía, la salud, la educación y otros campos de la sociedad moderna, cuya actividad promueve la buena voluntad y el desarrollo.





Los Rodríguez a pleno en el Procar 4000: Claudio junto a sus hijos Pablo y Ciro en la grilla de largada de la última competencia del 2021, siempre con Zaira presente.

BENEFICIOS PARA LOS PILOTOS E IMPORTANTES PREMIOS PARA LOS CAMPEONES

En el Informe de Gestión que realizó la Comisión Directiva de APAT, los directivos del Turismo Nacional, encabezados por Emanuel Moriatis, comunicaron que los campeones 2021 (Julián Santero y Emanuel Abdala) tendrán bonificado el costo de la cuota social del certamen 2022. En tanto, los consagrados en esta temporada recibirán como premio, cada uno, una casa.

Por otra parte, en el campeonato 2022, todos los pilotos de sendas categorías tendrán un viático en aquellas competencias cuyo trayecto recorrido supere los 1000 kilómetros de distancia, tomando como punto base la Provincia de Buenos Aires. Además, tal como ocurrió en la temporada pasada, se mantendrá la bonificación de las carpas en los circuitos cuya utilización sea necesaria.





YA RUGEN LOS 595 DE LA COPA ABARTH

Este año, junto al Turismo Nacional, habrá una categoría monomarca apuntada a jóvenes talentos que dan sus primeros pasos en el automovilismo argentino, cuya dirección estará a cargo de Edgardo Porfiri. La escuela de pilotos, con formación profesional, ya que además de la formación conductiva habrá desarrollo psicológico-cognitivo, físico e imagen y comunicación, tendrá 20 participantes y estará fiscalizada por la Comisión Deportiva Automovilística (CDA) del ACA.

Los autos de la Copa Abarth, los cuales ya fueron testeados por pilotos profesionales y jóvenes que arrancarán con el proyecto, son Fiat Abarth 595 Turismo, con motor de 1.4L turbo de 165 caballos, caja manual de seis marchas, suspensión tipo Mc Pherson y discos de freno autoventilados.



Luciendo una nueva marquesina, en Distribuidora Bulones Coiro se llevó a cabo la Experiencia Lüsqtoff de la que pudieron disfrutar clientes y amigos.







Culminamos un año de grandes logros: tener nuestro equipo propio de Top Race V6 junto a Matías "Tano" Frano, quien tuvo un impecable desempeño en pista, logrando triunfar el 18/09 en la primera carrera del conjunto en la categoría y repitiendo la victoria con Otto Fritzler como invitado, el 17/10.









Nos acompaña un espectacular grupo humano, con una dedicación incomparable en su trabajo.

¡VAMOS POR MÁS EN 2022!

LOS QUE ASCIENDEN DE CATEGORÍAS

La CAF de la ACTC autorizó a distintos pilotos a escalar de categorías y, a su vez, a participar de las distintas divisiones y cambiar de marca. A continuación, el detalle de cada una.

TURISMO CARRETERA

Ascenso de Kevin Candela (campeón TCP), Federico Iribarne (subcampeón TCP), Iván Ramos (campeón TCM 2020) y Augusto Carinelli (acumulación de más de 100 carreras entre TC Pista y TC Pick Up).
Cambio de marca a José Manuel Urcera (de Chevrolet a Torino), Facundo Della Motta (de Torino a Dodge), Andrés Jakos (de Dodge a Toyota).

TC PISTA

Ascenso a Marcos Quijada (campeón TCM), Jeremías Olmedo (subcampeón TCM), Tobías Martínez, Diego Azar, Rudi Bundziak, Lucas Valle, Luciano Cotignola, Rodrigo Lugón, Gabriel Gandulia y Juan Pablo Pilo.
Cambio de marca a Gustavo Micheloud (de Torino a Ford), Ian Reutemann (de Dodge a Torino), Luciano Cotignola (de Dodge a Torino) y Mario Valle (de Ford a Chevrolet).

TC MOURAS

Ascenso a Gaspar Chansard (campeón TCPM), Ramiro De Bonis (subcampeón TCPM), Joaquín Ochoa, Franco Deambrosi, Gerónimo Gonnet, Renzo Testa, Nicolás Morán, Fabricio Benítez, Alberto Jaime y Jeremías Scialchi.
Cambio de marca a Gregorio Conta (de Torino a Ford), Maximiliano Vivot (de Chevrolet a Dodge) y Bruno Boccanera (de Chevrolet a Ford).
Autorizar a participar a Maximiliano Valle.

TC PISTA MOURAS

Autorizar a participar a Facundo Di Gennaro, Blas Sefchek, Alexander Jakos, Agustín Ayala, Franco Boncuero, Ignacio Fain, Franco González Manta, Nicanor Santilli Pazos, Valentín Jara, Benjamín Ochoa, Nahuel Cordone. Gabriel Selva y Thomas Ricciardi.
Cambio de marca a Lautaro Piñeiro (de Dodge a Chevrolet).

TC PICK UP

Autorizar a participar a Ianina Zanazzi, Juan Martín Trucco, Juan Bautista De Benedictis, Agustín Martínez e Ian Reutemann.

Foto: pasionfierrera.com



Luis Maggini disfrutando de su campeonato 2021 de TC Cuyano ¡Felicitaciones!

Foto: Damián Barischpolski



Julieta Gelvez, piloto Curvón Fotos, se desempeñó de gran manera en Concepción del Uruguay al mando del Toyota Camry del Vitarti Girl´s Team y culminó 5° en la final del Top Race Junior.

Nº	Piloto	Marca	Equipo
1	Mariano Werner	Ford	Fadel Werner Competición
2	Mauricio Lambiris	Ford	LCA Racing
3	Agustín Canapino	Chevrolet	JP Carrera
4	Juan Pablo Gianini	Ford	JPG Racing
5	Luis José Di Palma	Ford	Savino Sport
7	Leonel Pernía	Torino	Las Toscas Racing
9	Marcelo Agrelo	Torino	Maquin Parts
10	Jonatan Castellano	Dodge	Castellano Power Team
11	Christian Ledesma	Chevrolet	Las Toscas Racing
14	Esteban Gini	Torino	Maquin Parts
15	Gastón Mazzacane	Chevrolet	Coiro Dole Racing
16	Juan Martín Trucco	Dodge	Di Meglio Motorsport
19	Emanuel Moriatis	Ford	Moriatis Competición
20	Diego Ciantini	Dodge	Di Meglio Motorsport
23	Nicolás Bonelli	Ford	Bonelli Competición
25	Juan José Ebarlín	Chevrolet	LCA Racing
28	Santiago Mangoni	Chevrolet	JP Carrera
30	Guillermo Ortelli	Chevrolet	JP Carrera
31	Norberto Fontana	Chevrolet	Multibandas Racing
38	Pablo Costanzo	Torino	SP Racing
44	Facundo Della Motta	Torino	A&P Competición
53	Juan T. Catalán Magni	Ford	Catalán Magni Motorsport
54	Nicolás Cotignola	Torino	Sprint Racing
55	Leandro Mulet	Dodge	Mulet Competición
56	Germán Todino	Torino	Maquin Parts
68	Julián Santero	Ford	Alifraco Sport
72	Martín Serrano	Chevrolet	
75	Sergio Alaux	Chevrolet	Savino Sport
77	Augusto Carinelli	Dodge	Las Toscas Racing
79	Mathías Nolesi	Ford	Nolesi Competición
83	Facundo Ardusso	Chevrolet	LRD Perfomance
88	Martín Ponte	Chevrolet	Azar Motor Sport
95	Marcos Landa	Torino	Trotta Racing
96	Juan Cruz Benvenuti	Torino	Trotta Racing
99	Juan Martín Bruno	Torino	RUS Med Team
100	Carlos Okulovich	Torino	
101	Lionel Ugalde	Torino	Ugalde Competición
103	Christian Ramos	Dodge	Castellano Power Team
111	Federico Iribarne	Dodge	JP Carrera
114	Gastón Ferrante	Torino	Azar Motor Sport
115	Diego De Carlo	Chevrolet	LRD Racing Team
116	Alan Ruggiero	Ford	RUS Med Team
117	Emiliano Spataro	Torino	Alifraco Sport
122	Andrés Jakos	Camry	Toyota Gazoo Racing
129	Nicolás Trosset	Ford	Escudería 129
133	Valentín Aguirre	Ford	Aguirre Competición
144	José Savino	Ford	Savino Sport
157	Juan B. De Benedictis	Ford	Gurí Martínez Competición
161	Kevin Candela	Dodge	Candela Competición
177	Ayrton Londero	Torino	Gurí Martínez Competición
231	José Manuel Urcera	Torino	Maquin Parts
291	Gabriel Ponce de León	Ford	Escudería G129
317	Matías Rossi	Camry	Toyota Gazoo Racing

LA NUMERACIÓN DE LOS PILOTOS DE TC

La ACTC dio a conocer los números que llevarán los protagonistas de la máxima. Mariano Werner lucirá el 1, mientras que Agustín Canapino no tendrá su clásico 86 en los laterales de la Chevy del JP sino que colocará el 3. Entre los debutantes, Augusto Carinelli tendrá el 77; Iván Ramos el 103; Federico Iribarne el 111; y Kevin Candela el 161, en tanto que será extraño ver los 229 de Gabriel Ponce de León, 231 de José Manuel Urcera y el 317 de Matías Rossi.



Néstor Ferrazzi y Bruno Santoro hicieron entrega de una distinción a Heriberto Pronello, fundador e ideólogo de CAFAEC, cámara de la que son parte.



LOS CALENDARIOS 2022

El TC y el Top Race presentaron sus calendarios completos. El de la máxima consta de 15 fechas, empezará el 13 de febrero en Viedma y finalizará el 11 de diciembre en San Juan, en tanto que el V6, Series y Junior que tendrán 12 citas, arrancarán la temporada el 27 de febrero y culminarán el 27 de noviembre. El TC Mouras y el TC Pista Mouras, que comenzarán el fin de semana del 16 de enero en La Plata y cerrarán el 4 de diciembre en San Juan, tendrán 16 compromisos, de los cuales compartirán 11 con el TC Pick Up y la Fórmula 3 Metropolitana. El TN, por su parte, aún no publicó su calendario, aunque se conoce que comenzará el 27 de febrero, en Bahía Blanca.

Calendario Top Race

Fecha	Día
1	27-feb
2	20-mar
3	24-abr
4	15-may
5	5-jun
6	10-jul
7	31-jul
8	21-ago
9	25-sep
10	16-oct
11	6-nov
12	27-nov

Calendario TC

Fecha	Día
1	13-feb
2	06-mar
3	27-mar
4	17-abr
5	08-may
6	29-may
7	26-jun
8	17-jul
9	07-ago
10	28-ago
11	18-sep
12	09-oct
13	30-Oct
14	20-nov
15	11-dic

Calendario TCM y TCPM

Fecha	Día
1	16-ene
2	06-feb
3	20-feb
4	13-mar
5	10-abr
6	01-may
7	22-may
8	12-jun
9	03-jul
10	24-jul
11	14-ago
12	04-sep
13	02-oct
14	23-oct
15	13-nov
16	04-dic



APUNTES DEL TC

– El equipo Moriatis Competición quedó conformado para 2022. Emanuel continuará en TC; en TC Pista correrá Otto Friztler, Gabriel Gandulia y Jeremías Olmedo; y en TC Mouras se sumará Gregorio Conta. Todos los Ford serán asistidos técnicamente por Federico Raffo.

– La escuadra Las Toscas Racing adquirió el Chevrolet con el que corrió José Manuel Urcera en 2021 (y ganó en Buenos Aires). Dicha unidad será para Christian Ledesma, mientras que el que utilizaba el marplatense lo conducirá Tobías Martínez en TC Pista y la Chevy del sanjuanino la manejará Alfonso Domenech en TC Mouras.

– Los debutantes Kevin Candela y Augusto Carinelli fueron autorizados por la CAF de la ACTC a arrancar la temporada con Ford y Chevrolet, respectivamente, hasta que armen los Dodge con los que deberán continuar. El campeón del TC Pista arma un Ford (con el que se consagró competirá Gustavo Micheloud) y el chaqueño correrá con el Chevrolet que utilizara Guillermo Ortelli en su paso por el LCA Racing, con motor de Daniel Berra.

– Facundo Della Motta (foto) se sumó al equipo A&P Competición y ya realizó dos jornadas de pruebas en el autódromo de La Plata, con muy buenos resultados. "Gardelito" Fernández será el preparador del multiválvulas.

– Emiliano Spataro participará este año con un Ford atendido por el equipo Alifraco Sport. El de Lanús usará el coche con el que se golpeara Germán Todino en la carrera de TC Pista en Paraná 2019.



LÓPEZ Y ANDÚJAR PREMIADOS

En la gala organizada por el Círculo de Periodistas Deportivos, en un Hotel Howard Johnson de Pilar, se realizó la premiación de los Olimpia al deporte y José María López, Campeón del Mundial de Resistencia y Ganador de las 24 Horas de Le Mans con Toyota, se alzó con la estatuilla de plata en automovilismo, donde compartió la terna con Mariano Werner y Agustín Canapino. Manuel Andújar, en tanto, vencedor del Dakar 2021 en Quads y Campeón del Mundial de Rally Cross, fue el ganador en motociclismo, completando el terceto compuesto por Kevin Benavidez y Luciano Ribodino.

EL TEAM FORD RANGER VIO LA LUZ

En el Autódromo de La Plata se presentó la nueva estructura que alistará tres Ford Ranger en TC Pick Up. La escuadra, apoyada oficialmente por la Red de Concesionarios de la marca, tiene a Luciano Ventricelli como hacedor del proyecto y será uno de los tres pilotos. Javier Jack será el otro y Juan Bautista De Benedictis, quien debutará en la categoría de las camionetas, completará el trío del Óvalo.